1.7.42	Eknaren	+	Torpederad i Mocambiquekanalen
1.7.42	Sigyn		M/t-båtstattck mot Rotterdamkonvoj
1.7.42	Consul Corfitzon		M/t-båtsattack mot Rotterdamkonvoj
1.7.42	Galeon		Torpedmiss 10′ SSW Landsort
4.7.42	Fortuna		Torpedmiss 10′ SO Smygehuk

5.7.42	GG 94 Elsa	Flygattack 60′W Skagenspärren
6.7.42	Granö & Skirner	Torpedmiss vid Sandsänkans prick
6.7.42	Argentina	+ Minsprängd N 57° 43′- O. 07° 22′
6.7.42	Uddeholm	+ Minsprängd N 57°43′- O. 07° 22,5′
9.7.42	Noreg	Torpedmiss 6′ från Sandsänkans fyr
9.7.42	Margareta	+ Torpederad 2½′WtS Norra Fällbådan
10.7.42	Hanna	+ Ubåtskollision i Hanöbukten ?
11.7.42	Saga	Bombskadad i Danzig
11.7.42	Sandar	Bombskadad i Danzig
11.7.42	Luleå	+ Torpederad öst Händelöpgrundets prick
17.7.42	Consul Bratt	Minskakning i Rotterdamkonvoj
16.7.42	Abisko	Minskakning -"-
26.7.42	John	Minskakning -"-
29.7.42	GG 79 Vingadrott	Minexplosion 25′W Stora Pölsan
31.7.41	Sigyn	Flygattack i Rotterdamkonvoj
31.7.42	Bifrost	Konvojdrama i Sc 94
4.8.42	A.Th.Jonasson	Grundstött vid Viksten, Landsort
4.8.42	Hallaren	Beskjuten i Egeiska havet (Röda Kors)
5.8.42	Diana	Minskadad i Delfzijlkonvoj
5.8.42	Mona	Flygattack i Rotterdamkonvoj
9.8.42	Sigyn	+ Minsprängd N. Hook van Holland
9.8.42	Braheholm	Flygattack Rotterdamkonvoj
14.8.42	Pollux	Minskadad Swinemünde angöringsboj
15.8.42	Mary	Kollision med Bore i Kiel,grundsatt
15.8.42	Wasaborg	3 minskakningar i Rotterdamkonvoj
15.8.42	Suecia	+ Torpederad N 55°43"- W 25°58′
17.8.42	Gunnar	Bombskadad i Danzig-Neufahrwasser
18.8.42	C.F.Liljevalch	+ Torpederad 3′Syd Kungsgrundets lysboj
188.42	Blankaholm	+ Torpederad N 19° 35′- W 76° 35′
22.8. 42	Hammaren	+ Torpederad 6′SSO Itapurn Point
1.9.42	GG 134 Valenci	Minskadad 39′W Hirtshals
3.9.42	Wiros	+ Minsprängd 50′WSW Skagen
3.9.42	MD 91 Carina	Minskadad 50′WtN Skagen
4.9.42	GG 756 Astrid	Minskadad på Hakenbanken, Skagerack
4.9.42	Sjöborren (ubåt)	Sänkt vid kollision vid Landsort
4.9.42	Virginia	Rammade & sänkte ubåten Sjöborren
5.9.42	GG 597 Stella	Minskadad NW Hirtshals
5.9.42	GG 82 Neptun	+ Minsprängd SW Hirtshals
5.9.42	Cygnus	Bombskadad i Bremen
5.9.42	Flora	+ Kollision vid Sottunga,Åland

7.9.42	Tynningö	+ Minsprängd i Rotterdamkonvoj
9.9.42	Peiping	+ Torpederad N 23°50' – W 50° 10'
12.9.42	Lima	+ Torpederad N 2° 38' – W 11° 32'
17.9.42	GG 328 Glimmaren	Minskadad W Robergen,Skagerack
18.9.42	Sirenes	Grundstött vid Bjuröklubb – 90% krig
19.9.42	Hjbb Sölvåg	Minskadad utanför Hälsingborg
20.9.42	Atland	Ubåtsanfall i HX-konvoj
26.9.42	Karlshamn	Flygtorped ej exploderat vid Suez
27.9.42	Fogdö	Minskakning WtS Rönne,Bornholm
30.9.42	Eva	Minskakning i Rotterdamkonvoj
30.9.42	Skagul	+ Rammad av Korsfjord vid Grässkären,Hävrin

 HEMLIG

EKNAREN 1.7.42

STOD VERTIKALT MED BRYGGORNA I VATTENLINJEN 2 MINUTER EFTER TRÄFFEN.

Rapport

Avgick Aden fre 19.6.42 kl 16 dest. till Cape Town för order. 2400 ton stenbarlast. Djupg. F. 13′06″- A. 18′06″ 34 ombv. (30.6. räddat 6 fr.Goviken) Torpederat och sänkt ons 1.7. kl 15.20 i Mozambiquekanalen.S.vind, sydlig dyning, god sikt. 3e styrmans vakt. Utkik på bryggan.

Befh berättelse

Tis 30.6 kl 15.40 observerades genom nödrop att 6 man låg i vattnet på STB sida ungefär 150 meter borta. Maskinerna stoppades omedelbart,därefter full fart back girande över åt STB.STB förliga båt sjösattes under befäl av Ie styrman Lindberg.Samtliga skeppsbrutna togs upp i livbåten och togs ombord i Eknaren. Kl16.20 full fart å förut styrd kurs. De räddade visade sig vara Befh, 2e maskinisten och 4 kinamän från föregående dag torpederade norska ms Goviken.

Ons 1,7. kl 15.20 hördes ett kanonskott från BB och en ubåt obs. i ytläge 4 mil från fartyget på BB låring.Emedan det först antogs att ubåten var Brittisk och avlossade varningsskott,stoppades maskinerna och fartyget lades med aktern mot ubåten.Samtidigt hissades svenska flaggan och fartygets nummersignal.Då beskjutningen fortsatte och granatnedslagen syntes närma sig fartyget gavs order om alle man i båtarna. Båda STB båtar och BB aktra båt sjösattes. BB båt under befäl av Ie styrman Lindberg med 14 man. STB aktra båt under befäl av 2e styrman Andersson med 14 man,samt STB förliga båt under befäl av 3e styrman Olander med 8 man, i denna båt gick senare befh S.Waldton. Omkring kl 16.15 hördes en kraftig explosion från Eknaren samtidigt som tjock svart rök gick skyhögt upp. Eknaren hade träffats av en torped om BB ,till synes mellan rum 4 och 5. Fartyget började omedelbart få STB slagsida och hastigt gå ner med aktern. Efter c:a 2 minuter stod fartyget vertikalt med bryggorna i vattenlinjen och försvann hastigt i denna ställning. Från det torpeden träffat fartyget tills det var försvunnet hade uppskattningsvis gått 4 minuter. Anledningen till att fartyget gick ner så hastigt och i vertikalt läge antages bero på att stenbarlasten ,som var placerad i mellandäcket från för till akter, gled akteröver omedelbart efter torpederingen. Position vid torpederingen var S 17 30′- O. 39 40′. Samtliga 3 båtar roddes mot land som låg 40 mil borta. När mörkret fallt samlades båtarna och ordergavs att styra NW kurs för att nå kusten. Försök gjordes att hålla båtarna samlade under natten vilket misslyckades. Vinden var syd 2-3 med grov avtagande sydlig dyning.

Tors 2.7 i dagningen voro STB båtar ur sikte. BB båt fortsatt mot land som siktades kl 12 förut om STB. Kl 13 obs. rök i horisonten tvärs STB vilken antogs vara från ettfartyg kommande på sydlig kurs. Kl 14.10 blev

EKNAREN 1.7.42

blev besättningen i STB förliga båt upptagen av British India Lines ss Mundra. I denna båt var befh, 3e styrman,matros da Silva, motormännen Lunde och Sidor samt kaptenen och 4 kinamän från ss Goviken.
Mån 6.7 kl 1.00 f.m. blev Mundra beskjuten av en ubåt ooh sedan torpederad Befh och 3 man från Eknaren togs senare upp i en av Mundras livbåtar med befh och 47 man ombord.
Ons 8.7. kl 09.30 blev samtliga 52 i livbåten upptagna av en valfångare från Durban. Kl21 anlänt till Durban och omhändertagits av läkare, immigrationsmyndigheterna och representanter för British India Line och Cotts & Co. Kapten Waldton,som vid Mundra torpedering fått svårs sårskador i vänster arm, vilka under uppehållet i livbåten inflammerats, erhöll o omedelbart vid ankomsten till Durban läkarvård, och intogs 9.7 på Sanatorium Hospital.

Göteborg 14.9.42

Seth Waldton
Befh

Inkom KK 16.9.42
fr. Transatlantic

Sjöförhör i Göteborg mån 21.9.42 kl 14.30 (H)

Protokollet påskrivet Hemligt med rödkrita.
Sakkunniga lotskapten K.P.Kullander & hamnkapten Sven Lundmark:inga frågor.
Advokat Målten Henriques för SKN
Befh Waldton: De räddade från Goviken legat i vattnet i 18 timmar,fastklamrade vid en vattenfylld motorjolle.Samtliga var mycket medtagna.- "Bortsett från brännskador på händerna hade Eknarens besättning kunnat lämna fartyget utan skador."(!?) STB & BB aktra båtar hade kommit iland på olika platser på portugisiska östafrikas kust. Allla som varit i STB förliga båt och togs upp av Mundra ,blev senare räddade av valfångaren från Durban. Befh sårskador numera läkta men värk i axlarna kvarstod.
Ie styrman Lindberg: BB aktra båt hade den 2.7 kommit iland på en obebodd ö vid namn Togo Island.Man hade kvarstannat där till den 4.7 då man på f.m seglat vidare motkfastlandet, och kommit iland den 6.7 vid fyren Callira Point,varifrån man via Moma den 9.7 anlänt till Beira. Den 29.7 hade man därifrån medföljt Transatlantics Vingaren på resa till Sverige runt Kap Horn. Då Vingaren den 31.7 anlände till Laurenzo Marques kom där befh Waldton ombord med sitt folk.Vingaren hade sistlinda vaecka anlänt till Göteborg.
Chiefen Sundler: Gått i STB aktra båt i vilken även timmerman varit. Sedan båtarna skilts natten till 2.7 hade STB aktra båt fortsatt och kommit iland vid Angoche i portugisiska ostafrika.Samtliga i denna båt sänts till Laurenzo Marques där de den 19.7 gick ombord i Vingaren (Se ovan)
Timmerman: Upprepat chiefens berättelse.

EKNAREN 1.7.42

SKN/Eget

Crew List

SH

Befh Seth August Waldton, Karlfeldtsgatan 4,Gtbg, 25.9.96 Sölvesborgs 2234
Ie styrman Ernst Georg Lindberg, Håverud, 2.9.98 Håverud Uddevalla 21
2e styrman Åke Lennart Andersson, 11.1.09 Hälsingborg Hälsingborg 404
3e styrman Axel Adam Olander, 14.9.16 Gtbg 386
Chief Axel Wilhelm Sundler, Smålandss Rydboholm,17.12.02 Sthlm 65 (Aug 41
Ie maskinist Oscar Fredrik Sandberg, 1.12.91 Karlstad Karlstad 1988
2e maskinist Johan Gunnar Jönsson, 2.4.11 Trelleborg MT1416
3e maskinist (Sen.) Tage Abraham H.Pedersen, 20.3.15 Odense (D)
3e maskinist (Jun.) Charles Tullru Tellefsen,28.2.14 Arendal (N)
Elektriker Erik Theodor Ekström, Sthlm, 13.5.92 Sthlm 272
Stuert Erik Gunnar Ljungberg, 26.1.13 Gtbg 222
Ie kock Gustav Erik Sjöberg, 29.7.99 Gtbg 690
2e kock Nils Rune Wallén, 20.6.15 Västrås Obekant
Salonsguppassare Mario R.Swart, 16.5.18 (Chile) Obekant
Mässuppassare Gunnar Kryger, 7.3.22 (Dansk) Obekant
Stuertsbiträde Manuel Bauches Algalde, 11.11.09 (Mexico) Obekant
Timmerman Karl Elof Mattson,Kungsbacka, 15.10.97 (18 år ombord) Malmö 102
Båtsman Axel Wilhelm Andersson, Lomma, 13.11.83 Nyköping 795
Matros Erik Ivar Larsson, 4.9.06 Sthlm (+ Vaalaren 5.4.43) Sthlm 212
Matros Ernst Albert R.Andersson, 2.3.16 Kristianstad 249
Matros Nils Erik Norberg, 26.7.07 GTBG 253
Lättmatros Uno Eilert Dage Andersson, 1.1.24 Gtbg O-173
Lättmatros Sven Åvar Karlsson, 1.10.21 Nyköping O-3
Lättmatros Boleslaw Kostha, 5.11.21 (Polack) Obekant
~~Matros Mstowsky 12.3.12 (Polack) Obekant~~
Matros Victor Mstowsky, 12.3.12 (Polack) Obekant
Matros Joel Ferreira da Silva, 8.3.05 (Brasilien) Obekant
Lättmatros Sergei Koster, 5.8.11,88 Victoria Street,Potts Point,Sydney(Est)
Motorman Arthur Seeru, 19.4.11 (Est)
Motorman Rolf Lundhe,11.1 09 (N) Bergen
Motorman Charles William Madsen, 2.1.00 (Belgien)
Motorman Karl Brynold Dysholm, 24.6.06 Luleå BL 477
Motorman Willy Axel Gram, 13.2.22 (Dansk) Köpenhamn
Motorman Per August Karlsson, 28.3.09 Karlskrona 140
Motorman Jan Sidor, 29.3. 12. (Polack) Obekant

Maritime Declaration in Pretoria

Sv.Generalkonsulatet i Pretoria avsände 20.8.42 (nr 174 HP 39) till UD,Sthlm, vördsamt infordrade uppgifter från befh & besättning å ms Eknaren i 10 bilagor,vilket 13.10.42 av J.Setterwall UD översändes till KK.

EKNAREN 1.7.42

1) Av befh, sjökapten S.Waldton, avgiven berättelse (se sid 1)
2) Av Sv. Vicekonsuln i Beira avgiven Maritime Declaration
3) Från Sv.Konsuln i Lourenzo Marques mottagna Statements
från 8 besättningsmän.

2) Sw. Consulate,Beira.(P.E.A.) Maritime Declaration

On the 21st july 1942 at this consulate,before me, M. de Lacerda, Royal Swedish viceconsul, appear the seamen, belonging to the crew of the Sw. ms Eknaren,including the chief officer E.G.Lindberg, and make the following statement:
That the Swedish ms Eknaren on the Ist July 1942 was proceeding southbound from Aden to Cape Town for orders. At the point lat.S.17 30'- Lon. East 3. 40', which is approx. 50 miles from Foge Island and a similar distance from Moma, we received the first warning by shell fire at 3.30 p.m, and at 3.30 stopped engines. About 3.40 pm all hands and lifeboats,2 on the S. side in charge of the captain and 2d officer respectively, and 1 lifeboat on the port side in charge of the chief officer. The submarine was lying approx. 2 miles off,all that could be seen being a portion of the conning tower and the periscope, and it was not possible to distinguish whether German, Japanese or Italian. At 4.50 pm a torpedo struck the Eknaren amidships on port side and after a second explosion forward of No 3 hatch the vessel sank at4.35 p.m.- All lifeboats together at 6.30 pm and we endeavoured to keep in contact with ropes, but this had to be abandoned owing to heavy swell. We received order from the captain to steer NW and not to show any lights. We sailed and rowed all night. We saw nothing of the other boats next morning. We landed on Foge on the 2.7 a. 4.30 p.m. and affected certain repairs to the lifeboat. We left at 08.05 den 4.7 and an aeroplane passed overhead at 4.30 pm and circled us. We hove to for the night.We continued saling on sunday 5.7. and at 1. pm (kl 13) passed Mosalonga Point,steering for Caldera Point light. We landed on the 6th at 9.30 am. We were taken to Momaby car and at Moma embarked on the coaster "Holland" at 9.05 on the 7th,arriving at Beira 10 am on July 9th. All personal belongings were lost.

Beira 21 st July 1942
M. de Lacerda
Swedish vice-consul

---

3) Maskinskrivet lätt gulnat papper. Redogörelse för händelseförloppet vid sänkningen av ms Eknaren.

30 Juni 1942 kl 15.30 fartyget i Norra delean av Mocambiquekanalen.
3e styrmans Olanders vakt. Olaader observerat en vattenfylld livbåt förut om STB och i närheten av båten 6 man iförda flytvästar.Eknaren stoppades och STB förliga båt sattes i sjön. De skeppsbrutna tagits upp

EKNAREN 1.7.42

varefter livbåten hissades upp i davitarna. Kl 16 full fart,kurs ungefär SSW. Grov sydlig dyning och sjö med svår sättning och slingring. De skepps brutna, en kapten och en 2e maskinist, båda norrmän, samt 4 kinesiska be- sättningsmän,talade om att de voro från ss Goviken som föregående natt utan varning torpederats av en ubåt. -Under natten styrdes zigzagkurser. Fartyget omsorgsfullt mörklagt och noga utkik hölls.

1.7 efter dagbräckningen styrdes åter rak kurs, sjö och dyning avtagit något. Under f.m. siktades em obemannad drivande flotte utan namn påmålat. Kl 15.30, styrman Olander vakt på bryggan, position ungefär lat S.17 25'- Long O. 40 00' kanonskott avfyrades från ubåt akter om fartyget och en projektil slog ner i vattnet för om Eknarens stäv. Ubåten syntes i ytläge 6 streck akter om tvärs på 1-2 distansminuters avstånd. Ombord på Eknaren hissades svenska flaggan och fartyget stippades men beskjutningen från ubåten fortsatte.Projektilerna slogo ner i vattnet,somliga mycket nära fartyget. Besättn. samlade sigfvid livbåtarna vilka sjösattes sedan befh givit order härom. Sedan alla livbåtarna rotts ut från fartyget upphörde beskjutningen. Cirka en halvtimme efter båtarnas sjösättning inträffade en häftig explosition i Eknarens akterskepp. Eknaren började genast snabbt sjunka med akterskeppet och förskeppet höjde sig över vattenytan tills far tyget stod vertikalt med halva förskeppet över vattnet. Alla livbåtarna samlades varefter segel hissades,kompasskurs NW. I det rådande mörkret för lorade vi snart de andra båtarna ur sikte.Vinden var SSO 2-4. Medelfarten under natten uppskattades till 4 knop,livbåten läckte mycket, 2 man måste ständigt ösa med pytsar, humöret gott.

2.7 strax efter soluppgången siktades land förut. Vid middagstiden voro vi inne vid landet som visade sig vara två små öar med långsträckta rev utanför.Vi funno ingen lämplig landningsplats där. Satte kurs parallellt med revet NNO på kompassen. Seglingen längs kusten fortsattes till den 4.7 då vi på aftonen landstego i Angoche.

Lourenco Marques den 22 juli 1942

Å.Andersson

2e styrman

Befälhavare STB aktra båt

---

4) Maskinskrivet gulnat papper.

Statement by chief engineer relating to loss of ms Eknaren.

Undertecknad befann sig i hytten kl 15.30 den 1.7.42 när visslingen av en granat hördes,följd av ljudet av ett skott. Vid första blick ut genom hytt ventilen syntes en ubåt i övervattensläge i riktning kranbalksvis akterut om BB. Beskjutningen fortsatte med nära nedslag,dock utan att träffa. Med

EKNAREN 1.7.42

tanke att efterhöra kapten Waldtons mening om en eventuell ytterligare forcering för att undkomma,begav jag mig upp på bryggan. Insåg dock omedelbart det omöjliga häri, och efter några korta ord gav kapten Waldton order om samling vid livbåtarna,vilket omedelbart meddelades till maskinpersonalen. Undertecknad tillhörde STB aktra båt,som, sedan alla samlats, och order om firning givits, sjösattes utan missöde. Rodd upptogs omedelbart i riktning tvärs ut.Skotten, som nu föllo gleaser, tycktes för en stund upphöra tills en torpedexplosition syntes resa sig från akterskeppet. ungefär en halvtimma efter beskjutningens början. Fartyget sjönk med aktern före inom loppet av mågra få minuter. Före mörkningen hade samtliga livbåtar ombord plats varvid komstaterades att ingen av besättn. saknades. I livbåtarne medfördes dessuto kaptenen,2e maskinisten och 4 kineser från torpederade norska ms Goviken, varav 2e maskinist Nils Blyseth medföljde vår båt. Segel sattes sedan omedelbart och båten seglades på av kapten Waldton angiven NW kurs hela natten. I mörkret förlorades kontakten med de andra två båtarna.Följande morgon , 2.7, siktades land som vi dock inte kunde angöra på grund av våldsam brytning över sammanhängande korallrev. Seglingen fortsattes utefter kusten i NO riktning till påföljande dags morgon 3.7. Kusten angjordes närmare under dagen för att söka finna Angoche.Däri lyckades vi ej,och ej heller i att finna någon lämplig landningsplats,varför seglingen fortsattes utefter kusten i samma riktning under påföljande natt. På fm den 4.7 siktade vi bebyggelse och här beslutade vi gå iland vilket vi gjorde vid middagstid. Platsen visade sig vara Angoche,där vi kunde rapportera till hamnkaptenen kl 19, efter att högvatten fört oss över mellanliggande sandbankar.Infödingar assisterade härvid på ett förtjänstfullt sätt. Vi mottogoas med stor gästfrihet av platsens vita befolkning som utrustade oss med allt nödvändigt i klädväg. Den 7.7 avhämtades vi i bil av ombud från brittiske konsuln i Lumbo. Avresa härifrån skedde den 9.7 kl 06.30 med flyg i sällskap med 4 andra livbåtsbesättningar.Under flygfärden observerades befh båt i oskadat skick, tillvaratagen vid ett mindre samhälle utefter kusten. Ankomst till Lourenco Marques kl 16.25 samma dag och mötte vid ankomsten svenske konsuln, mr Sprackett.

Lourenco Marques den 21 juli 1942

A. V. Lundler
Övermaskinist

---

5) dito (ingen rubrik)

(2e maskinist Jönssons berättelse)

Undertecknad, som befann sig i maskinrummet då maskintelegrafen ringde och visade stopp kl 15.30 den 1.7 varvid jag omedelbart stoppade huvudmotorn. Efter några få minuter hörde jag övermaskinisten ropa ner: !Alle

EKNAREN 1.7.42

"Alle man till livbåtarna!" Då jag kom upp på däck såg jag en ubåt akter om BB och några granater ven över och vid sidorna om fartyget.Underteckna som var tilldelad STB aktra båt, begav mig omedelbart till livbåten. Sedan order givits om att fira båtarna rodde vi ut från fartyget ett stycke och höllo upp där tills fartyget träffades av en torped,till synes i 5ans last rum.Fartyget sjönk nästan omedelbart med aktern före. Sedan vi sett fartyg et sjunka samlades alla 3 båtarna varvid vi fingo order av kapten att styr NE kurs som sedan följdes hela natten. Påföljande dag på fm sågo vi land. Då vi kommo närmare land visade det sig omöjligt att landa,varför vi beslutade segla norrut längs kusten.Seglingen fortsattes i denna riktning tills den 4.7 då vi på fm såg bebyggelse. Vi beslöto nu att landa ,som skedde utan missöden vid middagstiden. Plasten visade sig vara Angoche.

Lourenco Marques den 21.7.42

Gunnar Jönsson
2e maskinist

---

6) dito MS Eknarens torpedering den 1 juli 1942

Befann sig undertecknad på poopen då skott och visslingar hördes av en granat. Maskinen stoppades och svenska falggan hissades och skotten upphörde en stund avrefter flrea skott följde. Besättn. samlades vid livbåtarna som sjösattes efter order av befh och roddes sedan från fartyget då skotten upphörde. En halvtimme efter hördes en kraftig explosition och en rökpelare uppsteg vid 4ans lucka avrefter fartyget sjönk med aktern före på 2 minuter. Segel sattes på livbåtarna, pch styrdes på angiven kurs. På morgonen dagen efter siktades land men landstigning var o öjlig.Därefter seglade vi utefter kusten i nordriktning.Efter tredje dagen lanande vi i Angoche.

Timmerman
Karl Mattsson

---

9) Skrivet med barnslig blyertsstil.

m/s Eknarens Torpedering 1/7 42

Dagen när detta hände befann jag mig i mässen det var omkring kl. 3.30 eftermiddag som vår uppassare kom inrusande och talde om att det var en U-båt akter över. Jag lämnade mässen omedelbart och hörde det första skottet som fortsatte under. tiden vi gick i livbåtarna. På avstånd från båten hördes en explosition och stora rökmoln uppstod. Efter några minuter sjönk Eknaren

2ndre Kock Nils Waller

EKNAREN 1.7.42

9) Stor stil, blyerts. Zatoniecie statu

GDY STATEK DOSTAT PIEVUZUG DORPEDE TO JU WYSKOCZYTEM ZKOl i POPIEYTEM DO SZULUPY i CZEKATEM NA VOTKAZ opuwucza szalupy. gdy my BISMY URZYSCY W SZALUPIE TO OPUSCITIMY SZALUPE NA WUOE i OELLEJALISIMY OD STATKU TO STATY EH DOSTAT DRUGA DORPEDE i POSZEDT NOOT WUOE i TO WSZYSTKO CA JA WIDZIATEM.

MARQUES 23 Luly 1942
Kostka Boleslaw

---

10) Blyerts

Klokken 4 eftermiddag blev vi vekket op af kanonild og vi gik straks til boodene 10 minutter fra skyds fra booden fik vi torpede i luge 5. Siden satte vi kurs mod land, og tre dager efter fandt vi en lille plads ved navn Angache.

L.Marques 23.7.42
Willy Gram
Motorman

J.Setterwall,UD, till KK, sjöfartsbyrån, 13.7.42

Härmed har jag äran meddela att UD från generalkonsulatet i Pretoria och konsulatet i Lourenco Marques mottagit telegram av innehåll att i Göteborg hemmahörande ms Eknaren - reg rn 6858 - nyligen förolyckats genom torpedering. De till departementet i ärendet hittills ingångna upplysningarna lämna icke full klarhet rörande besättningens öde. Anledning synes emellertid förefinnas att förmoda att besättn. räddats.
Fartygets rederi har underrättats om förestående.

Telegram en clair till UD från Lourenco Marques 10.7.42

Urgent minister foreign affairs stkm: understand boat with walston third officer three abs found empty believed they picked up other vessel chief and second engineers with mattson ljungberg gram here and nine more Mozambique 15 beira some latter arriving here tomorrow plane vessel lost

Ernest Sprackets

SKN EIII 235

Assurans

SKN 18.8.42 betalt rederiet 3.125.000:- plus revers löst 5.2.43 på 175000:-

Effekter

SKN betalt rederiet 17301:70 den 20.20.43 plus 6211:- hyresersättning

SKN 27.11.44 till rederiet för effekter 2812:50

SKN 6.2.45 för 3e maskinist Tellefsens effekter 787:50

EKNAREN 1.7.42

Effekter

Konsulatet i Alexandria 19.11.43 utbetalat 450:- till matros Mstowky och 337:50 till motorman Sidor. Lättmatros Koster fick 450;- i Sydney 27.11.44

Befh Waldton förlorat för 6398:66 , fått ut 2800:-

I Waldtons garderob bl.a: smoking, uniform, uniformskappa, 4 kostymer, 2 vinterrockar, 2 regnrockar, solhjälm, tropikkostym i råsiden, 12 par vita byxor, snowboots, morgontofflor, sjöstövlar i gummi, rökrock, 4 par skor, sidenmorgonrock, badkappa, 55 par srumpor, 4 jumpers, 5 vita rockar, 2 pälsar med skinnöverdrag, 15 slipsar, kängor, 3 hattar, sommarrock, 27 kulörta & 25 vita skjortor / och bland övriga effekter barrograf, 25 grammofonskivor, grammofonskivor Symphony , 2 radioapparater, kamera guldur med kedja, cigarrettetui i silver, fotoalbum etc

På SKN EIIII saknas alla effektlistor. Befh lista finns på EvII 352½

SKNEIII 235

Telegram till UD från Gen.Kons. i Pretoria (ank 11.7.42)

27 Eknaren torpedoed outside Mocambique crew sid to be safe in beira and l.Marques = fevrell sw consulgeneral

---

UD H-1554 Kontrollofficerarnas rapporter

Vingaren

18.6.42 avgick Vingaren ,kontrollofficer F.V.Kistner, från Buenos Aires och kom 5.7 till Lourenco Marques där 3000 ton vete till portugisiksa regeringen lossades. Vingaren lastade sedan i Macuse, Quelimane, Mocambique och Beira och återkom 31.7 till l. Marques föt slutlastning av copra och nejlikor. 3.8 avgått till Cape Town för bunkring .

Utdrag ur Kistners rapport: " Vid tidpunkten för vår färd genom Mocambiquekanalen voro Japanska och även franska ubåtar i livlig verksamhet. De utnyttjade månskemet, gingo upp under land och torpederade de fartyg de kan se avteckna sig mot Horisonten. Såväl för som akterom oss blevo fler fartyg sänkta. i Lourenco Marques tog vi som passagerare ombord bfeh, chiefen och ettpar man från Eknaren som sänkts 1.7 (l/E 3/10 16) Kaptenen hade då varit utsatt för 2 torpederingar inom loppet av några dagar,och befh på norska Goviken tre gånger. "

Vingaren avgick från Cape Toen 8.8.42, gick till en punkt utanför Pernambuco och sedan på N kurs till lat N. 36 där Margaret Johnsson mötte. De fortsatte sedan tillsammans, kom 7.9 till Thorshavn, 9.9 till Kistiansand och 11.9 till Göteborg

7

UD H-1593 Hemkomster

5.12 42 gick Uruguay från Buenos Aires till Gtbg. Påmänstrad som stuert

EKNAREN 1.7.42

var Eknarens stuert Erik Gunnar Ljungberg. På Uruguay fanns även folk från Peiping, Scania, Sicilia och Blankaholm.
I dec 42 på Sveadrott, förpassad av generalkonsulatet ,hemsändes eknarens Ie maskinist Oskar Fredrik Sandberg.

Waldton /Båtologen nr 6 - 72

Befh Seth Waldton berättar om Eknaren

Med anledning av de 2 svåra resor som vi haftöver Atlanten beslöt Ministry of War Transport att sända ut oss på en som de kallade det " rekreationstripp"; efter lossningen i Glasgow var ordern att gå i barlast tillusa och lasta på Middle East. Vi avgick från Glasgow 18.2.42 med 2500 ton sandbarlast i rummen och anslöt oss 19.2 till konvojen i North Channel Överresan gick bra, frånsett några dygns tjocka. Vi anlände till Baltimore 18[illegible]. Sedan barlasten utlossats och haveriskadorna från 9.1 42 reparerats,började vi inta full last av krigsmateriel med undantag av explosiva saker. Destinationsorten hölls hemlig. Bland lasten märktes 25000 lådor öl vilka jag antog skulle till soldaterna i västöknen. Den 30.3"påkvällen avgick vi från Baltimore efter 2 dygns försening på grund av crew-trouble. Vi var dest. till Alexandria via Cape Town för bunkers med Port sudan som första lossehamn för alla flygplanen ombord. Trots soligt klart väder och månljusa nätter hade vi tur att undgå de tyska ubåtarna.utanför USA:s kust. Efter 4 dygn började vi känna oss ganska säkra. 30.4 på morgonen kom vi till Kapstaden där vi landsatte passagerarna och tog ombord bunkers,fw och proviant. Efter en mindre maskinreparation avgick vi på em 2.5 mot Aden via Mo[illegible]mbiquekanalen. På höjden av Madagaskars sydspets fick vi höra genom radion att engelska krigsfartyg anfallit Madagaskar och att trupper landsatts som ockuperat norra delen. Vädert var mykcte gynnsamt och 18.5 på[illegible]vällen anlände vi till Aden och fick slutliga order från Navy control. I Gryningen 19.5 lättat ankar och fortsatta. 20.5 på middagen anlänt till Port Sudan. Hamnen var fylld av fartyg som lossade krigsmateriel och det var mycket varmt. 22.5 avgått mot Port Tewfick utanför Suez för slutlossning Naval Control ville inte ta risken att låta oss gå genomSuezkanalen på grund av flyganfall mot kamalen, och vi hade inga kanoner ombord att försvara oss med. På kvällen 25.5. anlänt till Port Tewfick. Hamnen fylld av materielanhopningar. lossning pågick dygnet runt ostörd av flyganfall och det var hett med miljoner flugor. På morgonen 3.6 avgick mot Aden för att ta in 2500 ton stenbarlast för återresan till USA. Då det var klart avgick vi på kvällen 16.6 . Föga anade vi att Eknaren lämnat sin sista hamn. Vi var nu på våg närmast till Kapstaden för bunkring. När vi rundat Cap Guardafui blåste SW- monsunen mycket friskt vilket i förening med en nordgående

EKNAREN 1.7.42

strömmen satte ner vår fart till 5 knop. Den 29.6 passerade viComoro Island Monsunen hade börjat avta den 25.6 och sjön börjat lägga sig så vi kunde notera 11½ knop. Den 30.6 på middagen var vi på lat S 13 12'- long.O 41 42 i Norra Mocambiquekanalen och vädret var idealiskt medvind syd 2 och svag dyning som rullade mot norr. Då jag vid 15.30-tiden befann mig på STB sidan av salongsdäcket hördes höga nödrop från någonstans ut om STB och jag obs. ett antal skeppsbrutna ligga i vattnet c:a 150 meter bort fastklamrade vid en livbåt som låg helt under vatten. Ett stycke längre bort låg en större livbåt med kölen upp. Vakth. styrman och rorsman hade samtidigt fått syn på de nödställda . Jag rusade upp på bryggan,slog stopp i maskin och lät lägga rodret hårt STB varefter full back slogs. StBförliga båt sjösattes under Ie styrmans Befäl och de skeppsbrutna,son befann sig ca 100 meter tvärs stb, togs snabbt upp i livbåten. Sedan vi med sakta fart gått runt platsen, spanandeefter fler nödställda, kom livbåten långs sidan och 2 vita och 4 kineser togs ombord. Endast en orkade själv ta sig uppför stormlejdaren . De andra halades ombord i livlöst tillstånd. 25 minuter efter det vi först obs. de nödställda var vi åter på väg med full fart. Den ena av de 2 vita var befh Helldal på ss Goviken av Bergen som torpederats kl 21.30 den 29.6 på resa från Aden till Lourenco Marques med last av 3500 ton salt. De hade legat i vattnet i 18 timmar och drivit 30 mil med 2 knops fart med strömmen sedan torpederingen. - Sedan de fått torra kläder och en styrketår piggnade de snart till. Goviken hade norskt befäl och kinesiskt manskap. Torpedexplosionen kom helt överrasaknade och träffade akter om midskepps. Ubåten inte synts i mörkret. De 2 livbåtarna sjösattes utan order och rodde bort ,kvarlämnande befh, Ie styrman, chiefen, 2e maskinisten och 6 kineser som dock lyckades sjösätta en mindre motorbåt som stod på båtdäck. Den var liten och blev vattenfylld så fort den nått vattnet. Enda öskar var en solhjälm. På grund av motorns tyngd kom båten att ligga helt under vattnet och de 10 männen fick ligga utombords och hålla sig i relingen. Båten saknade flyttankar. Plötsligt passerade en torpedbana tätt förbi och exploderade midskepps på Goviken som nu sjönk hastigt. Nödrop hördes men tystnade snart. Efter två timmar sjönk chiefen som var i 60-årsåldern och hade dåligt hjärta. Strax därefter orkade inte Ie styrmannen hålla sig fast längre och sjönk även han. Han var i 60-årsåldern. I gryningen låg havet öde. Männens ögon svullnade igen av saltvattnet och solen gjorde inget lättare. Hetta och ständig överspolning , på fm sjönk 2 av kineserna utmattde i djupet. De 4 andra kineserna sagt till kaptenen på fm:" Goodbye captain. We make die now. No hope live. You make die tonight." - De klagade och jämrade sig oavbrutet. Att de samma em siktades från Eknaren var stor tur för bara

EKNAREN 1.7.42

huvudena syntes över ytan i det upprörda vattnet. - Jag sb stod på salongsdäcket om BB den 1.7 kl 15.30 då ett visslande ljud hördes i luften följt av ett vattenuppkast 100 mbter om BB. Jag rusade upp på bryggan där 3e styrman rapporterade att en ubåt om BB besköt oss. I kikarn såg jag en ubåt i ytläge på BB låring ca 4 mil ifrån oss. Jag trodde först att den var engelsk och hade avlossat ett varningsskott varför jag gav order att hissa svenska flaggan och nummersignalen, samtidigt som maskin stoppades och aktern svängdes upp mot ubåten. Åter hördes en granat vissla i luften och denna gång var nedslaget betydligt närmare men jag trodde fortfarande att ubåten var engelsk. Med undantag av 3e styrman och vakth. maskinisten hade alla ombord samlats på båtdäck i väntan på order.När skott nr 3 kom visslande över bryggan och slog ner på andra sidan beordrade jag alle man i båtarna. Jag ansåg det rådligast att lämna så fort som möjligt innan ubåten skjutit in sig. Den höga sydliga dyningen gjorde det antagligen svårt för ubåten att sikta in sig på oss.De 3 livbåtarna sjösattes snabbt. Jag kastade de hemliga signalböckerna o.a överbord i en säck med järntyngder. Den var nära tt träffa kapten Helldal från Goviken i huvudet. Han var med 3e styrman i STB förliga livbåt långsides. 3e styrman hade på min order hämtat min väska med fartygets papper och räkenskaper . Ubåten fortsatte att skjuta utan att träffa Eknaren men en granat var nära tt träffa 2e styrmans båt med 15 man. Sedan jag förvissat mig om att alla lämnat äntrade jag ner i den väntande båten. Då de 3 båtarna kommit en hlav mil bort hördes en explosion från Eknaren och en svart rökpelare steg upp, till synes mellan lucka 4 och 5. Fartyget började genast sätta ner med aktern och få STB slagsida. Samtidigt rasade stenbarlasten i mellandäck akterut för Fartyget gick hastigt ner med aktern och stod ca 3 minuter efter explosionen vertikalt medabryggorna i vattenytan varefter hon gick ner med stor hastighet. Många av oss kommer aldrig att glömma synen. Att se vårt fartyg ligga övergivet i det härligatropikvädret med flaggan och signalerna blåsande för en svag bris och sedan efter dödsstöten se det resa sig upp som ett högt torn för att försvinna för alltid. Vi befarade att ubåten sannolikt var Japansk och att den skulle söka upp livbåtarna och nu, liksom så ofta förut, köra demi sank för att utplåna alla spår. Till vår lättnad visade den sig inte mer. Sedand mörkret fallit samlades båtarna. BB båt med Ie styrman och 14 man, STB aktra båt med 2e styrman och 14 man, STB förliga båt med mig och 10 man inklusive Govikens befh och de 4 kineserna. Order gavs att sätta segel och kurs NW mot land. Försök att hålla båtarna samman under natten misslyckades.I den höga dyningen och svaga vinden styrde båtarna dåligt och var ett par ggr nära att kollidera med varandra varför jag ansåg det bäst att varje båt

EKNAREN 1.7.42

seglade för sig själv. Vi seglade nu undan med ca 2 knops fart.Den höga dyningen var i avtagande och vädret det bästa tänkbara men nätterna ganska kyliga. I gryningen den 2.7 var de båda andra båtarna försvunna. Ungefär vid middagstid siktades land förut STB. Något senare syntes en svart rök vid horisonten tvärs STB. Vi tog det först för ett brinnande torpderat tankfartyg men efter någon halvtimme såg vi att röken kom från en ångare på sydlig kurs. Kl 14.10, efter 22 timmar i båten, togs vi upp an British India Lines Mundra på 15000 ton på resa Kalkutta-UK med Styckegodslast och 85 hindupassagerare, av vilka 50 skulle landsättas i Durban och 35 följa med till England för attplaceras i B.I- linjens fartyg. Besättningen var helt hinduisk. Sedan vi tagits upp var vi 2155personer ombord. Befh hette Emundson . Han hade förlorat sitt tidigare fartyg i april i en konvoj som anfölls av japanska kryssare i Bengaliska viken. Han var själv commodore för konvojen som saknade eskort. Av 31 fartyg lyckades ett undkomma. Emundson räddats efter 2 dygn på en flotte. Han hade nu i Kalkutta övertagit Mundra. Jag gick upp på bryggan och berättade att 2 livbåtar med 30 man skulle finnas någonstans i närheten. Förstärkt utkikasattes men båtarna kom ej till synes. Ie styrman båt hade den 3.7 påfm Gjort ett strandhugg på den lilla obebodda ön Fofo Island 10 mil utanför kusten där det fanns en automatfyr och gott om råttor. De hade fortsatt på morgonen den 4.7 för segel och landade 2 dagar senare på em mindre plats på kusten där en portugis och några infödingar tog hand om dem. På en lastbil fördes de nästa dag till Lombo, närmaste hamnstad, varifrån de meden liten kustbåt fördes till Beira. - 2e styrmans båt hade seglat norrut i 2 dygnoch gått in i en flodmynning där de fann en stor kokosplantage vid namn Angozh vid floden Mluli i portugisiska Mocambique. De få vita på platsentog väl hand om dem och efter några dygn fördes de med flyg dels till Beira, dels till Lourenco Marques, beroende på vilka lediga platser som fanns i planet. Under tiden detta hände var vi väl omhändertagna på Mundra som fortsatte söderut mot Durban. - Den 5.7 vid 10-tiden på fm siktades en livbåt förut om BB och en vit och 2 hinduer togs upp. Det var befh och 2 man från ett holländskt fartyg som några dygn tidigare ,på resaCalcutta-Durban med last av styckegods, skjutits i brand av en ubåt som sedan sänkt även livbåtarna och dödat alla 42 ombv. inklusive 2 kvinnliga passagerare med 4 barn. Befh och de 2 hinduerna hade hållit sig gömda på det brinnande fartyget tills ubåten givit sig av . Hela midskeppspartiet var då övertänt men de lyckades sjösätta enliten arbetsbåt från poopen som de sedan drivit i, utan åror, utan vatten och mat. - kl 01 mån 6.7 väcktes jag av ett kanonskott och en skakning i fartyget, åtföljt av ett skott från Mundras egen kanon akter. Jag rusade upp ur kojen, fick på mig byxor,skjorta och skor,grep min

EKNAREN 1.7.42

väska och skyndade upp på däck, åtföljd av Govikens Befh och den holländske befh. I beckmörkret på däck rådde full panik. Skrikande hinduer tumlade om varandra och lågor hade börjat slå ut genom dörrar och gångar midskepps och lyste upp midskeppet. Kanoner dundrade och granater krevrade. Vi lyckades ta oss upp till STB förliga båt som vi blivit tilldelade. Vi hann söka skydd under bryggan när en granat kom visslande och med ett fruktansvärt brak exploderade i övre bryggan där radiohytten och styrhytten helt sprängdes bort. Cementsplitter från bryggskyddet regnade överross. En annan granat exploderad i salongsinredningen under oss där eld utbröt. Det vimlade av folk i röken och eldskenet på båtdäck. De trängdes och slogs för livet om plats i de 6 livbåtarna som kunde ta 50 personer vardera. Något befäl syntes inte till, och det skulle ändå varit lönlöst att försöka lugna hinduerna. Båtarna fylldes till trängsel varpå taljorna lades av. Alla sex båtarna blev hängande upp och ner och tippade alla i vattnet. Beskjutningen pågick oavbrutet och ny bränder utbröt. I 4ane rum brann tändsticks-lasten som en vulkan och lågorna slog upp över masttopparna. Jag kastade min väska i STB förliga båt. som var fullsatt och hoppade ombord vid aktre taljan följd av Mundras befh. Kapten Helldal från Goviken började fira aktertaljan men den nya löparen fastnade i blocken. Den som firade förtaljan fortsatte att fira trots våra rop och alla som inte kunde klamra sig fast föll överbord. Jag hoppade åter ombord och sprang över till BB båt följd av Mundras och Govikens befh. Jag såg i eldskenet Mundras Iestyrman J.A.Matheson ligga död på däckmed ett gapande hål i huvudet, träffad av en granatskärva. BB förliga båt var under firning full av folk, däribland Eknar-ens 3e styrman Olander. Jag hoppade ombord. I samma ögonblick brast aktre taljan som skadats av splitter och båten blev hängande upp och ner. Alla föll ur. Jag kom upp till ytan efter några kallsupar och måste slå mig fri från hinduer som i dödsångest klamrade sig fast vid min hals och mina armar. Jag nåddesedan båten som hängde i förtaljan och slog mot fartygssidan. Vind och sjö var tvärs på sidan. Jag äntrade ombord på Mundra igen på en fånglina ,ganska utmattad. Det brann överallt under våldsam rökutveckling. Lågor slog upp genom däcksnåten. Beskjutningen pågick hela tiden och granater kreverade ombord. Massor av människor skrekpå hjälp i vattnet på båda sidor. Jag tog mig genom lågor och bråte över till STb sidan och såg där en flotte fullsatt med huvudsakligast vita, helt nära sidan. Jag hoppade överbord, fick tag i flotten och lyckades få en plats med benen i vattnet. Det var 28 man på flotten som av tyngden låg helt under vattnet. Den var avsedd för 18 man. Vi sökte med händerna paddla flotten klar sidan. Lågorna från rum 4 svepte ner över oss och hettan var så fruktansvärd att vi måste blöta huvudena för att inte få eld i håret. När flotten

EKNAREN 1.7.42

väl kommit klar akter pressades den tillbaka samma väg igen av strömmen trots att vi gjorde allt för att hålla den tillbaka. Vi passerade åter sidan på en å två fots avstånd. Då vi Befann oss några meter för om midskepps exploderade en torped midskepps på andra sidan och med ett fruktansvärt brakande bröts Mundra i 2 delar . För- och akterskeppen reste sig hastigt upp iluften . Under det förskeppet gick ner var vi så nära att vi hela tiden satt och förde bort flotten med händerna. Dånet var öronbedövande. Vi märkte mycket lite av suget,antagligen på grund av att fartyget var block fullt med last och gick ner som det gjorde. I beckmörkret hördes nödrop man eljest var det sedan relativt lugnt. Vattnet var varmt och luften kylig. Jag föredrog att ligga i vattnet så mycket som möjligt och hålla mig i flotten. Efter ca 2 timmar ropade en av Eknarens besättnigsmän till mig från en enmansflotte. Han bogserade en annan enmansflotte och ropade till mig att komma över. Jag gjorde så oc vi drev hastigt bort med strömmen under ständig rullning och överspolning. Efter ca en timme kom vi nära en livbåt, paddlade till den och togs upp. I båten, som var nästan läns, fanns Mundras befh och 3 man från Eknaren. Kapten Emundson omtalade att Mundra torpederats 10 mil so St. Lucia,ca 15 mil från land. Vi hade i gryningen lyckats få båten läns,satte segel och styrde mot Durban. Frå en flotte tog vi upp 8 man, därav 2 av Govikens kineser.Senare tog vi upp 2 man från två enmansflottar. Och var nu 11 vita och 41 hinduer i båten, 2 mer än den var avsedd för. Vi seglade med 4 knop i sydlig bris ock soligt ,klart väder. På em flög ett plan över oss på hög höjd. Mundras befh och jag skiftades vid att ta rorstörn. Det var trångt och nätterna kalla. Ständigt bönemummel. På em tis 7.7. siktades kusten som nåddes på kvällen. Dyningen bröt hårt mot klipporna och någon landningsplats kunde vi inte finna innan mörkret föll. Vi seglade ut ett stycke och låg och höll under natten.Kl 09.30 ons 8.7 blev vi upptagna av en valbåt från Durban. Vi hade då varit 52 timmar i båten. Vi blev väldigt förvånade då vi fick höra att vi befann oss 80 mil syd Durban.Vi hade således på 57 timmar drivit 215 mil. Vi togs omhand, fick mat och kunde sträcka ut oss. Kl 21 kom valbåten in till kaj i Durban,där läkare, polis, immigrationsmyndigheter,representanter för British India line och Scotts & Co väntade. Det var en brokig skara från 8 nationer som smutsiga,barfota och skäggiga samlades i kajmagasinet för läkarundersökning och tranport till hotell. Vi fick nu veta att en Union Castleliner tagit upp 62 man från Mundra och gått tillbaka till Durban. Mundras ie styrman och 100 hinduer hade följt Mundra i djupet. Bland de räddade var Eknarens 3e styrman, befh på Goviken, den holländske befh o ch de 2 kineserna.
I Durban måste mina infekterade brännsår läkarbehandlas i 19 dygn innan

EKNAREN 1.7.42

jag fick order av generalkonsulatet i Pretoria att åka med flyg till Lourenco Marques för att där samla Eknarens besättning,som delvis befann sig i Beira. Efter en del besvärligheter lyckades det attfå 16 svenskar och danskar med Gripsholm som på sin diplomatresa anlöpt Lourenco Marques. Av dessa transporterades 11 man med flygplan från Beira öfr atthinna med och det blev en kostbar historia. Transatlantics Vingaren,som låg i Beira, tog med sig resten av Eknarens folk till Lourenco Marques och på kvällen den 3.8 gick jag och de 5 kvarvarande svenskarna ombord i Vingaren för att resa hem efter nära 3 års bortovaro. (Se sid 9)

Egna noteringar

SÄNKT AV JAPANSK UBÅT

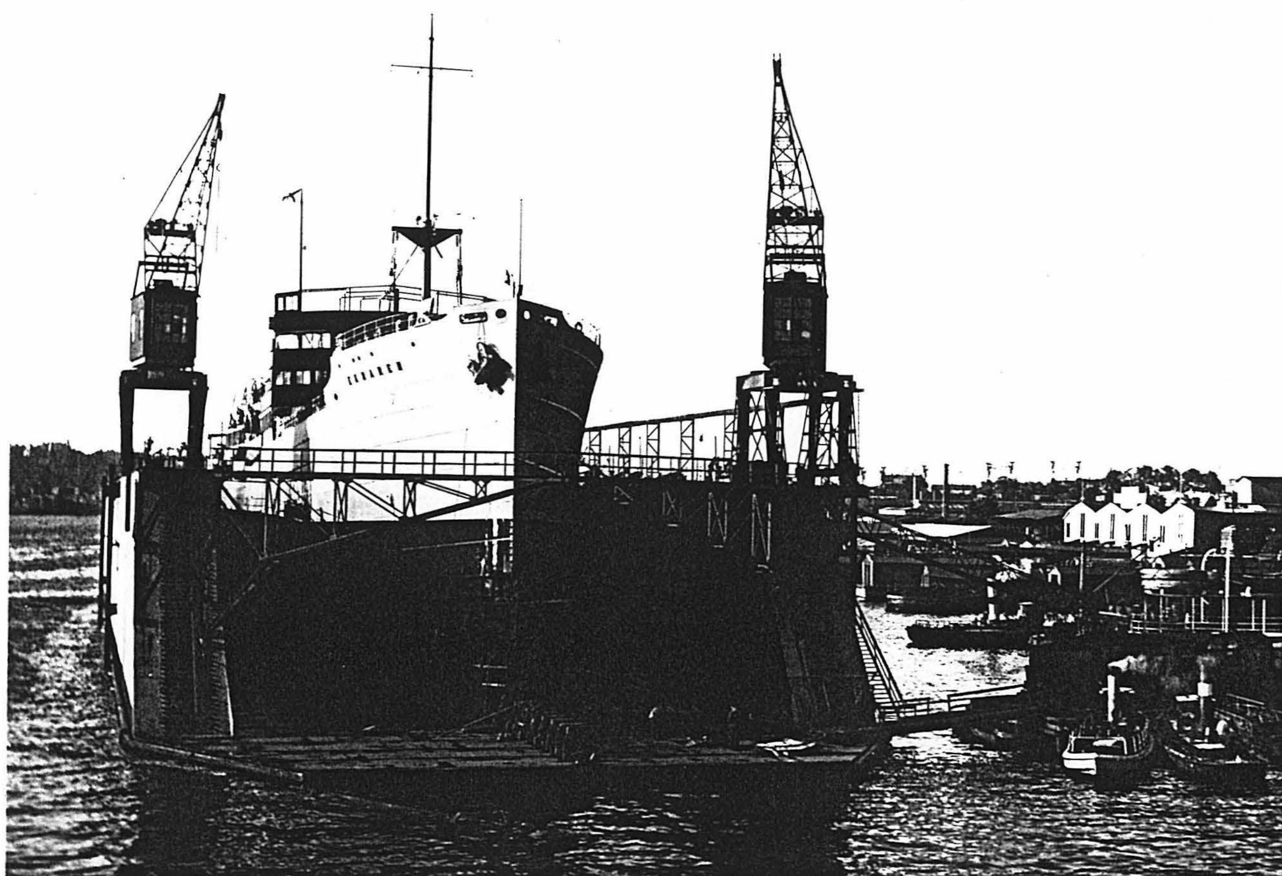
Eknaren sänktes 1.7.42 på S.17 00′- O. 40 00′av Japanska ubåten I-16, Befh K.Yamada. -Denna ubåt sänktes med man och allt 19.4.44 NO Salomon Islands av US destroyer escort.
Lloyds War Losses anger Eknarens position som S.17 14′- O.39 42′.
ss Goviken, 4854 brton B.1917 H.J.Wallems rederi i Bergen blev sänkt 29.6.42 på S 13 25′- O.41 13 på resa i barlast från Alexandria/Aden till Lourenco Marques/Durban. Av 53 ombv, inkl 3 gunners, räddades totalt 40 av andra fartyg.
Mundra, 7341 brton Byggd 1920,British India Line i Glasgow, var på resa Calcutta-Durban- Liverpool med 8100 ton styckegods, däribland pansar plåt för engelska flottan, då hon sänktes 6.7 på S. 28 45′- O. 32 20′. Mundra hade ombord 120 mans besättning, 75 passagerare och 15 räddade från Eknaren, Goviken och de Weert. 145 omkom. (93 INDIER BL STYRMAN MATHESON ENGL BI LINE ROLL OF HONOUR)
Det holländska fartyget Waldton berättar om var ss De Weert på 1805 brton Byggt 1912, tillhörigt Koninklije Paketvaartm. MY i Batavia på resa Bombay-Durban i barlast, sänkt 1.7 på S. 25 12′- O . 35 36′. Hon sköts i brand med artilleri av en japansk ubåt. Lloyds war losses anger att 2 av 75 ombv räddades av Dundrum Castle och några av Mundra som senare själv sänktes. - De Weert sänktes av I-18, Otani, och Mundr av samma ubåt medan Goviken sänktes av I-20, T.Yamada.

Hemkomster

De som med Vingaren kom till Göteborg 11.9.42 var befh. Waldton, Ie styrman, Chiefen, timmerman, båtsman och elektrikern.
3e styrman Olander kom till Gtbg 17.1.43 med Glimmaren som hade last av 4600 ton kopra och jordnötter från portugisiska Ostafrika.

Kapten Waldton i pension 1961

Seth Waldton gick iland för gott i Göteborg tis 17.10.61 efter att ha tagit in ms Elgaren till Lundbyhamnen. Elgaren hade han först sedan hon levererades febr 1957. Han hade varit i Transatlantic 34 år,varav 31 år på Capetownrouten.



EKNAREN 1.7.42

Historik

Motorfartyg på 5293 brton byggt 1922 vid Doxford & Son i Sunderland av stål L. 128,8 B. 16,4 Tillhörigt redAB Transatlantic (Gunnar Carlson)i Göteborg 9053 dw. 2 st 4-cyl Doxfordmotorer på 2600 ihkr. Systerfartygtill yNgaren Anlände sept 22 till Göteborg från Sunderkand för inredning vid Götaverken. Lastade i okt 22 i Gtbg, Oslo och Hamburg för Batavia, Semarang,Surabaja Brisbane och Sydney. - Kort back, 5 luckor, brygghus, 2 master, ett par derrickar, ingen skorsten. - 24.8. 40 räddade Eknaren 37 man från engelska ss Blairmore som torpederats då hon räddade överlevande från eskortfartyget Penzance som sjunkit brinnande efter torpedering 700 sjömil W. Irland. Över 100 omkom. De 37 räddade var Trasiga, oljenersmorda, krutbrända och schockskadade då de räddades av Eknaren som genom att stoppa själv tog stor risk. Eknarens befh var då Einar Källström. Då Eknaren anlände till Baltimore den 4.9.40 mötte hurrande människomassor. - 9.1.42 i storm i Nordatlamten (Se Yngaren 12.1.42) fick Eknaren ansenliga ovanbordsskador och stuertsbiträdet Allan Broadbridge spolades överbord kl 14.50 då han på väg till sin hytt skulle passera båtdäck.

43 indiska crew, [illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]

GALEON 1.7.42

RYSK TORPED SEX METER FRAMFÖR STÄVEN PÅ SVENSK VATTEN 10' SSW LANDSORT

Galeon befann sig kl 11.40 onsdag 1.7.42 på resa från Gävle till Rotterdam med last 18 onov. av järnmalm och hade just saktat in för slaggning mitt för Gäddans prick, c:a 10' SW Landsort, mellan Storkläppens fyr och Stedsholmen i Norra Tjusts skärgård då en torped sköt förbi 6 meter framför stäven och exploderade mot skäret Gäddrevet 200 meter om STB näramre land. På bryggan befann sig befh Nils Bökberg, Hälsingborg och Ie styrman Gustaf ~~Wedel~~ WENDEL, Kivik (tidigare befh F. 11.10.89 från 14.12 38). Explosionen hördes på närbelägna lotsstaioner och fyrplatser och från en nordgående eskort som befann sig inom synhåll skyndade en jagare till och fällde sjunkbomber. Den i eskorten främst gående Stockholmsångaren Magdalena befann sig närmast Galeon , som räddades endast tack vare att farten just minskats ner,vilket ubåtsbefh interäknat med. Eskortens fartyg måste ankra upp i skärgården medan eskortfartygen cirklade runt på jakt efter ubåten. Marinens dykare hittade senare torpedskärvor med ryska bokstäver vid sprängningsplatsen vilket dokumenteras av telegram i UD:s arkiv. (Se nedan)

Den 9.7 ingav Svenska regeringen till Sovjetiska regeringen en protest mot torpederingen av Ada Gorthon 22.6 och anfallet mot Galeon 1.7 på svenskt vatten. - Den 11.7 42 meddelade Tass att den bemyndigats förklara att Sovjet Ryska ubåtar icke haft något att göra med den senaste tidens händelser på Svensk territorialvatten, d.v.s Ada Gorthons torpedering , torpederingsförsöket mot Galeon 1.7 och en misslyckad torpedattack den 6.7 mot en svensk eskort utanför Hävrige.- Då Tass själv tidigare meddelat att ett antal Sovjetryska ubåtar brutit sig ut i Östersjön och sänkt tyskafartyg,konstaterade Svensk sjömilitär expertis att kontakten mellan dessa ubåtar och deras hemland under rådande förhållanden kunde förmodas inte vara så god att Tass kund svara för dessa ubåtars handlingar.

Inget om detta på KK och SKN

Eftersom Galeon undgick torpeden finns ingen dokumentation på KK och SKN om Galeon, ej heller om torpedattacken den 4.7 mot galeasen Fortuna av Degerhamn som också klarade sig.

Svenska pressen julu 1942

3.7.42 " Svenska Försvarsstaben meddelar att en främmande ubåt den 1 juli avfyrade en torped mot svenska ss Galeon som vid tillfället uppehöll sig på Svensk territorialvatten. Torpeden förfelade emellertid sitt mål och tillstädeskommande enheter ur Svenska marinen upptog förföljandet av ubåten och fällde sjunkbomber."

5.7.42 " Svenska Marinchefen meddelar i en kommuniké : Genom flottans försorg har torpeddelar bärgats ur vraket efter svenska ss Ada Gorthon som den 22.6 sänktes av en ubåtstorped på svenskt vatten utanför

GALEON 1.7.42

Öland. Det har vid undersökning av dessa torpedskärvor med full säkerhet konstaterats att ubåten var Sovjetisk.Vidare har delar bärgats av den torped som från en främmande ubåt den 1.7 avfyrades mot svenska ss Galeon på svensk vatten utanför Västervik. Även i detta fall har konstaterats att ubåtstorpeden var Sovjetrysk."

7.7.42 " Försvarsstaben meddelar att en främmande ubåt på morgonen den 6.7 avfyrade en torped mot en svensk eskort som vid tillfället befann sig på svenskt territorialvatten mellan Landsort och Hävringe. Torpeden förfelade sitt mål och exploderade mot ett grund. Ett svensk örlogsfartyg fällde sjunkbomber mot ubåten. Ett svensk örlogsfartyg, sysselsatt med eskorteringsarbeten, fällde på middagen den 6.7 sjunkbomber i avvisande syfte mot en ubåt i undervattensläge som rapporterats i sikte inom svenskt territorialvatten på Ölands östsida. Eskorten fortsatte därefter."

10.7.42 " Den svenska ångaren Margareta torpederades omkring kl 18 den 9.7 på svenskt territorialvatten utanför Arkösund. Fartyget, som var på nordgående och gick utan örlogseskort, sjönk på c:a en monut. Örlogsfartyg och flygplan sändes till platsen. Av den till 18 man uppgående besättningen har 4 överlevande införts till Arkösund av fartyg tillhörnade marinen."

UDHP 80c 3516

Signalmeddelande E6 till CM 1.7. kl 13.54 (mottaget)

HEMLIG : " Kl 14.00 ubåt skjutit torped 6 meter för om nordgående svenska ss Galeon av Malmö. Torpeden exploderat efter utgången distans. Läge ungefär ost Norrbådans ballonprick nord Storkläppen. Svenskt vatten. Sydgående eskort beordrad ingå Häradsskär. Nordgående tills vidare order vända. Fällt sjunkbomber. Fortsätter jakten.

(I blyerts: jagaren Ehrenskiöld)

Dito hemligt signalmeddelande till CFK från ES 1.7 kl 22.35

~~Ångarens namn Galeon Sydgående~~ Ångarens namn Galeon. Sydgående. Avgick omkring en timme före eskorten från Landsort.Tillhörde ej denna. Befann sig vid anfallet ensam mellan de mötande eskorterna. Tidpunkt för anfallet kl 11.40, ej 14.00. Sydgående eskort fortsätter nu inomskärs. Nordgående eskortens mindre fartyg fortsätter inomskärs. De större fartygen eskorteras nordvart av Kn medan ES ubåtsjagar.

Ch.telegram till UD från legationen i Kujbychev 8.7.,avsänt 00.20

2

203 Losovski idag överlämnat note följande innehåll till svar flmor qdq juli

GALEON 1.7.42

meddeleas Sovjetiska ubåtsflottan ej har något att skaffa med fallet Galeon. NK:D kan ej underlåta fästa beskickningens uppmärksamhet på fullständiga ohållbarheten dess argumentering till stöd påstående försöket
2) sänka Galeon gjorts sovjetisk ubåt enär varken hänvisningar till för Sovjetregeringen obekanta omständigheterna vid Ada Gorthons sänkning eller meddelandet att på Danska fartyget Orion skulle påträffats torpedskärvor med rysk inskription självklart ej kunna på något sätt tjäna som argument Galeonfallet. NK:D kan i anledning beskickningens ovan citerade GEMOR erinra om att sovjetiska marinmyndigheterna upprepat sina instruktioner till Sovjetiska fartyg strängt respektera svenskt territorialvatten varom svenska regeringen underrättats 29.6 = Assarsson.

Ch.telegram UD till legationen i Kujbysjev 1.7.kl 22,35

Främmande ubåt idag kl 11.40 skjutit torped sex meter för om sydgående svenska ångaren Galeon som befann sig på lat N 57 55,4′-long O 16 56,5′
1) d.v.s 1′innanför territorialgränsen. Torpdenen exploderade efetr utgången distans. Informera omedelbart vederbörande meddela samtidigt om så ej redan skett innehållet vårt Ch telegram 121. Framhåll allt tyder på även dagens torpederingsförsök gjorts från rysk ubåt. Upprepa begäran ryska ubåtar instrueras avhålla sig från stridshandlingar svenskt område = = Cabinet.

Dito 3.7. kl 14.45

Även Galeon vårt 128 malmlastad på väg till Tyskland = Cabinet

---

Här slutar Galeonmappen men i Ada Gorthons mapp finns fortsättningen....

Hemligt signalmeddelande CMDS till CM 3.7.42 kl 16.19

Hemlig: Fc M2 inrapporterat dykarfynd Ada Gorthon utvisar rysk torped. (Tillskrift i blyerts: Enligt muntligt meddelande från fartygschefen har stjärtstycket av en torped med " konstiga bokstäver" upphittats och är avsänt till Stockholm torpeddept. för undersökning.(Den torped som detonerade förbi Galeon.)

Ch.telegram UD till legationen i Kujbysjev 4.7.42

Kollontay idag kallad Statsministern som företedde nu funna stjärtstycket mot Galeon avlossade torpeden rysk inskription och meddelade att även delar torped Ada Gorthon med rysk inskription som komme visas militärattachén påträffats. Statsministern framhöll saken allvarlig och han utginge från Sovjetregeringen med hänsyn till bevismaterialet komme på annat sätt än hittills beakta vår protest = Cabinet

Forts

GALEON 1.7.42

Svarstelegram till UD från legationen i Kujbysjev 6.7. kl 23.12

201 vid besök idag Losovski som delgivits innehållet edra 121 och 128 kvällen 2 juli förklarade denne att Ada Gorthon icke torpederats rysk ubåt samt att ryska inkskriptioner intet bevis enär dylika väl kunde vara Made in Germany = Assarsson.

P.O.Ekman: "Havsvargar".

Galeontorpeden avsköts av SC 406, Befh Osipov

Det var ryska ubåten Sc 406, befh Eugenij Ja. Osipov, som avsköt torpeden mot Galeon den 1.7.42 - SC 406 hade under stora svårigheter brutit sig ut genom minspärrarna i Finska Viken och sedan gått mot Hävringe. På f.m. 1.7 upptäckte vaktofficeren Konstantin Starkov genom periskopet en sydgående eskort syd Landsort.En torped avsköts mot malmlastade ss Galeon inom svensk territorialvatten.Den fräste förbi ångaren och exploderade mot ett skär bakom. Jagaren Ehrenskiöld gick till motattack med sjunkbomber, men SC 406 hade redan satt sig i säkerhet. -Den 6. 7 anföll SC406 en annan sydgående konvoj utanför Hävringe men torpeden exploderade mot strandstenarna vid Gäddan. Vedettbåten Kaparen fällde 9 sjunkbomber utanresultat. I journalen antecknade Osipov:" Kl 13 siktade konvoj av lastfartyg skyddad av vaktbåtar. Låg på konvergerande kurs. Kl 14.28 dubbeltorpedskott. Fartyget sjönk." (Egna noteringar: Se Margareta 9.7. 42 sid 7: Konvojen befann sig mellan Landsort och Hävringe c:a 10′SW Landsort mitt för Gäddas prick då torpederna strök förbi den Holländska malmlastade 6000-tonnaren Nordwijk, som vid explosionerna mot ett skär i närheten stannade upp som om hon stött på grund.)
Vid ett svep av svenska flottan 7-8.7 med fartyg och flyg inom området Landsort-Gotska Sandön-Sandsänkan siktades en ubåt i u-läge 15′syd Landsort och en annan dykande ubåt 18′ost Sandsänkan. SC406 var då på väg sydvart. På kvällen den 8.7 torpederade ubåten utanför Häradsskär Tyska motorseglaren Fides som dock flöt på trälasten och blev släpad i hamn. Sedan höll sig SC406 dold ända till den 21.7 då svenskt spaningsflyg fällde bomber mot den SO Kungsgrundet utanför Västervik. Den 22.7 antastade SC 406 en nordgående konvoj om 11 fartyg och möttes av ett kompakt försvar. Jagaren Karlskrona lade ut konstgjord dimma och jagaren Nordenskiöld och VB Kaparen fällde 45 sjunkbomber under en halvtimmes motattack. En stor oljefläck ställdes under uppsikt och belades med 8 sjunkbomber, men ubåten slank undan och anträdde 23.7 återfärden till sin bas och kom den 6.8 till Lavansaari i inre Finska Viken. Osipov trodde sig ha sänkt 5 fientliga fartyg på inalles 40.000 ~~bxbxxx~~ brton . Att de aktiva motståndarna

GALEON 1.7.42

varit svenska krigsfartyg måste han ha haft på känn.
Osipov gick ut på sin andra fiendefart med SC 406 den 21.10.42 och sänkte den 28.10 svenska ss Bengt Sture och den 1.11.42 finska ss Agnes.(2983 br.tonbyggd 1912, hemma i Mariehamn)

Redan 1963 avslöjade Sovjet att det var SC 406

I "Marine Rundschau" i maj 1963 avslöjade den Sovjetryske flottöverbefälhavaren under kriget, V.F.Tribuc, att det var SC 406 som anföll Galeon den 1.7.42 och den 6.7 gjorde ett resultatlöst angrepp mot en svensk konvoj NO Öland.

Historik

Lastångare på 1206 brton byggd 1883 vid Strand Slipway Co i Sunderland av järn. (Ex Hafsten, Alassio) L. 68,3 B 10,6 Tillhörig red AB Galeon (Torsten Hillerström) i Malmö. Sjökapten Oscar August Borg,Malmö, i okt 32 inköpt Hafsten för det under bildning varande rederiet från skeppsredare Ingolf John Schander i Elleholm. (Borg var sedan befh på Galeon fram till 1941) Schander hade köpt Hafsten i maj 29 från AB.J.N.Sanne i Uddevalla. Systerfartyg till Oddevold (Se 28.11.41) Welldäckade med 2 lår och en akterlucka. 1650 dw. 450 ihkr compoundångmaskin från N.E.Marine Eng. Co i New Castle. - 27.11.27 strandade Hafsten på resa Rotterdam-Hälsingborg med koks i snöstorm på Scharhörn vid Cuxhaven och då läget var kritiskt togs besättningen in till Cuxhaven av 2 livräddningskryssare. Bärgningsfartyg från Bugsier-Reederei & Bergungs AG införde efter 3 dygn fartyget till Cuxhaven praktiskt taget utan skador. Kunde fortsätta resan till Hälsingborg för lossning. - Den 22.5 40 eldhärjades Galeons skans i Danzig då hon låg och väntade på kajplats för att lasta kol. 3 matroser brännskadades och måste inläggas på sjukhus. - Den 10.10.43 på resa Danzig - Oxelösund med kol befann sig Galeon på N. kurs från Hela, N.54 47′- O. 18 58′, då kl 16.10 vid fyra tillfällen under c:a 3 minuters tid hördes ett dovt skrapande ljud underfartygsbooten där djupet enligt sjökortet skulle vara 100 meter . Inget kunde siktas och inget läckage uppstod. Runt Galeons kurslinje i dessa farvatten befann sig flera tyska ubåtar under övningar. Dykarrapport i Oxelösund visade att främsta delen av slingerkölen STB böjts på 20 meters längd, 4 nitar loss, och på BB slingerköl syntes tydliga spår av grågrön färg. (Ej anmält till SKN)
I en ålder av 70 år såldes Galeon i nov 53 för 109.500 kr till British Iron & Steel Corp.Ltd i London för nedskrotning och avhämtades i slutet av ~~november~~ december för bogsering till stupstocken.
Skeppsredare Torsten Hillerström avled i nov 47, 59 år gammal ,och efterträddes av sin son Ture Hillerström.

SIGYN 1.7.42

TVÅ MAN SÅRADE VID FLYG OCH M/T-BÅTANFALL MOT ROTTERDAMKONVOJ.

Journalutdrag

Mån 22.6.42 kl 19 avgått Luleå destinerad till Rotterdam med full last av järnmalm.

Mån 29.6 ankrat i närheten av Cuxhaven i väntan på konvoj.Under aftonen lättat ankar och fortsatt till Elbe II fyrskepp där fartyget åter ankrade

Tis 30.6 0320 lättat ankar.På grund av den starka strömsättningen löpte kättingen ut för fort och när bromsen slogs till brast kättingen och ankaret med 45 famnar kätting gick förlorat. Fortsatt i konvoj med BO.

Ons 1.7 kl 00.20 erhållit order från konvojledaren att vända och styra kontrakurs. Kl 02 flyglarm från eskortfartygen,somöppnat våldsam spärreld. Ett flertal plan samt enligt uppgift motortorpedbåtar anföllo konvojen. Sigyn besköts från båda sidor med huvudsakligen 20mm -ammunition. En bomb exploderadec:a 10-15 meter från fartygssidan varvid fartyget lyftes i vattnet och skakades våldsamt. En sprängranat kreverade i skyddskuren om STB på bryggan och splitter från densamma skadade matrosen N.Säfstrand som stod till rors. En granat kreverade vid BB bunkerlucka varvid splitter skadade steward Adolf Larsson som jämte en del av besättningen uppehöll sig i salongsgången.Larsson skadades i ryggen där kraftigt blödande köttsår uppstod.Han bars in i salongen och förbands av 1e styrman. Vid inspektion efter anfallet konstaterades att fartyget erhållit 22 träffar i bordläggningen å vardera sidan, varav 9 genomslag. BB pålmast blev skadad av skotthål och topprepet till pålmastens lastbom blev avskjutet. Å bryggorna uppstod skador av träffar i teakskärmarna,kompasshuven sönderskёts, styrkompassens glas krossades och ett skott gick igenom navigationshyttens förliga skott och rev upp 15 sjökort i kartlådorna. Skorstenen fick 5 skotthål och flera konstaterades i kabysskorstenen. STB livbåt genomskjuten Skotthål genom 3e maskinistens hytt och kockhytten samt skottskador i maskinskottet. En del fönsterglas krossades. Aktermastens toppstag blivit avskjutet. På grund av den våldsamma skakningen i skrovet vid bombexplosionerna är det möjligt att ytterligare skador uppstått ombord. Kl 14 anlänt till Waalhaven i Rotterdam. Läkare konsulterats för steward Larssons köttsår. Den kostym steward Larsson var iklädd vid tillfället blivit sönderriven på flera ställen. Kl 16 börjat lossningen.

Tors 2.7 Under lossningens gång observerats attcementgarneringen över rännstenarna i rum 1 och 2 spräckts och skakat ner i rännstenarna. Ävenledes har konstaterats att en kabel till lokaltelefonanläggningen ombord skadats av sprängranatsplitter.

Rotterdam 5.7.42

K.Wickberg
2e styrman

J.Lüth
3e styrman

Wilhelm Nordström
Befh

SIGYN 1.7.42

SÅAF:s agent i Rotterdam 2.7.42 till SÅAF

" We will try and arrange for the supply of a new anchor and 45 fathoms of chain.The captain further reported that the 1sr July at 2 a.m the ship was attacked by an airplane which dropped a bomb near the ship by which the ship got a heavy shock. The airplane fired on the ship with its machineguns by which everal damages were caused around the ship and some shellplates were holed. These damages will be repaired here for the greater part. Some items which would take too long will be left over. We will also test the bilge suction lineas for breakage."

Report of Survey

J.H.Meyer & de Jong,SÅAF:s agenter, besiktigade 2.7 i Waalhaven.
Nytt ankare med 45 fathoms kättimng för Fl 6266 lev. av N.C.Anker,Schiedam.
Ett stag och en topping lift som avskjutits förnyast för Fl 129 av Messrs Hendrik Veder. -Kompass och kompasshus reparerats av messrs N.V.Obseravtoi för Fl 27:25.

Mr D.van de Wetering reparerat följande skador.

Barriären på övre & undre bryggorna samt STB skyddskur .
1 ruta i styrhytten, 2 rutor i BB bryggkur,3 fönstergals på förkant båtdäck.
STB livbåt inkl. flyttankar.
En påatoch motsvarande panel i karthytten.
Ett båtskrå av stål svetsats.
Kabyssskorstenen delvis förnyats.
4 luftrör på båtdäck nedtagits,delvis förnyats, återuppsatts.
2? hål i bordläggningen svetsats sedan plåtarna riktats.
Träpanel delvis förnyast i f'castle.
1 sidoventil i f'castel reparerats med nytt glas.
Barriären på för-och akterdäck om STB delvis förnyats.
Ett hål i bompåle svetsats.
Ledstång till lejdare till backen delvis förnyats.
En plåt i 3e maskinistens hytt,ytterskottet,riktats och svetsats och hyttventilen fått ny ram.
Rännstenscementen STB och BB i alla lastrum delvis förnyats.
Länsledningssystemet öppnats och gåtts igenom i rännstenarna.
35 cementchocks i rum I förnyats.

Följande skador fått anstå:

Buckla i cheifens hyttskott ink. träpanelen.
Skador på träpanelen i 3e maskinistens hytt.
Maskinkappsskottet i BB gång skadat.
Skotthål i skorstenen.
Trävirket i styrhytten skadat av kulor.

xxxxxxxxxxxx

SIGYN 1.7.42

Besiktningsinstrument

16.7.42 infann sig sjökapten Anders Edgren på SKN:s anmodan ombord på Sigyn som lossade kollast vid Gasverket i Ropsten,Stockholm.
Följande skador reparerades under lossningen för 285:- av Värtans Mek.Verkstad.
Skorstenen: 4 hål igensvetsats.
Midskepps: Skarp buckla i förkant av skottet på överbyggnaden om BB vid 1:e smaskinistens hytt översvetsats med en plåtlapp.Kabeln för lokaltelefonen intill denna skada reparerats. Träskottet mellan 3e maskinistens och kockens hytter om BB söndersplittrats på 2 ställen vilket nu lagats.
Buckla i maskinskottet å andra sidan om dessa hytter riktats & svetsats.
Ett kulhål i STB däckshus invid däcket igensvetsats och en splittrad teaklist därintill förnyats.
Bordläggningen BB: ett kulhål i förpiken igensvetsats.
Vid besiktningen,som företogs i närvaro av befh W.Nordström och övrigt befäl anmäldes att en kostym förstörts för stewarden ävensom en oljerock.

Assurans

SKN 7.7.42 96:- för besiktning
7.11.42 4391?16 till rederiet för skadorna.
1.12 42 ex Gratia betalat 196 kr för stewardesn kläder.

((Ingen sjöförklaring hållits om denna rätt allvarliga beskjutning.))

Den 9.8.42 sänktes Sigyn.

((I samma konvoj 1.7.42 gick även Consul Corfitzon))

CONSUL CORFITZON 1.7.42

TRÄFFAR I SKORSTENEN VID SAMMA M/TANFALL MOT SIGYNS ROTTERDAMKONVOJ.

Journalutdrag

Sön 21.6.42 kl 18.15 avgått Luleå med last av järnmalm destinerad till Holtenau för order.

Lör 27.6 kl 22.15- 23.40 alussat i Kielkanalen vid Holtenau.Fått order avgå i konvoj till Rotterdam.

Mån 29.6 kl 23 ankrat innanför Elbe II fyrskepp i väntan på konvoj. Begleitofficer,singalmatros, spärrballong och 3 marinsoldater ombord.

Tis 30.6 kl 03.50 lättat ankar och fortsatt i konvoj eskorterad av 2 jagare och 4 förpostbåtar.

Ons 1.7 kl 02 anfölls konvojen av engelska motortorpedbåtar.Under den strid som uppstod emellan dessa och de eskorterande krigsfartygen träffades det egna fartygets skorsten av 2 projektiler.

Kl 14 förtöjt i Waalhaven i Rotterdam med STB sida till kajen.

Mån 13.7 Kl 03.45 avgått från Rotterdam med full last av kol & koks till Malmö.Vid rundpejling av pikar och rännstenar under förmiddagen visade det sig att mindre läckor uppstått i BB kättingbox samt i STB maskinrännsten.Dessa skador ha tydligen uppstått då fartyget blev utsatt för beskjutning under striden mellan engelska och tyska sjöstridskrafter natten till 1.7.Andra, ännu icke upptäckta skador,kan ha uppstått.

Malmö 15.7.42

A.Nilsson
1e styrman

R.Persson
Befh

Skador uppkomna genom beskjutning 107.42

SÅAF:s ombud Allan Zander besiktigat.

Stora skorstenen: Ett projektilhål igensvetsas,em buckla riktas på akterkant
Ångskorstenarna: Å STB ångskorsten var toppen avskjuten och dessutom skorstenen genomskjuten.BB ångskorsten genomskjuten.

Reparationskostnad 690:-

Skorstenarna voro nya i april 1938.

Göteborg 4.5.43
Allan Zander

(Läckorna i utdraget 13.7 hade inget med beskjutningen att göra)

Assurans

SKN ersatt SÅAF med 560 kr den 15.4.44.

Egna noteringar

Data

Consul Corfitzon (Ex Mikelis, Atlantis, Fullerton) 2901 brton byggd 1912 vid Dixon,Sir Raylton & Co i Middlesbrough, L 99, B 14 tillhörde Otto Hillesrtröm i Hälsingborg. Den 10.12 42 utsatt för minskakning.

FORTUNA 4.7.42

RYSK TORPEDATTACK 10' SO SMYGEHUK MOT KALKLASTAD GALEAS PÅ VÄG TILL HÖGANÄS

Då motorgaleasen Fortuna av Degerhamn på 71 brton kl 02 lördagen den 4.7.42 på kryss i dålig vind befann sig c:a 10'SO Smygehuk på resa Degerhamn- Höganäs med last av olsäckt kalk, såg skepparen H. Eriksson och bästemannplötsligt en torpedbana stryka förbi en knapp meter från akterstäven. Torpeden var dåligt riktad och ubåtschefen hade tydligen missräknat sig på Fortunas fart. Skeppare Eriksson avgav rapport då han passerade Falsterbokanalen och Fortuna allände lyckligt till Höganäs sön 5.7, efter att i södra Öresund ha varit nära att kollidera med en drivande hornmina som undveks i sista stund genom hård STB-gir. Eriksson insände senare en rapport till Marinen om torpederingsförsöket,som genast kopplats ihop med de Sovjetiska ubåtar som kommit ut i Östersjön och dittills sänkt Ada Gorthon den 22.6 vid Öland, missat ss Galeon av Malmö med en torped den 1.7 och den 19.6 torpederat danska ss Orion vid Gotska Sandön. Den 9.7 skulle det bli Stockholmsångaren Margaretas tur - sänkt på svenskt vatten varvid bara 4 av de 18 ombv överlevde.
I "Marine Rundschau" maj 1963 avslöjade den ryske marinöverbefälhavaren under kriget, V.F.Tribuc, attdet var ryska ubåten SC 317 aom sänkte Ada Gorthon den 22.6 och den 4.7 .42 missade Fortuna med en torped.

UD Hp 80c 3516

Hemligt signalmeddelande CMDÖ till CM,mottaget 4.7.42 kl 14.49

HEMLIG MS Fortuna av Degerhamn 80 ton på väg till Höganäs rapporterar att fartyget den 4.7 kl 00.45 c:a 10'SO Smygehuk utsattes för torpedbeskjutning. Ungefärligt läge N 55 14'- 0. 13 34! Fartyget stävade väst och torpedbanan passerade några meter akter om fartyget med NW kurs. Banan följdes av fartyget omkring 2000 meter. Ingen detonation iakttogs eller torped kunde observeras. Befh och en man gjorde iakttagelserna och anse misstag uteslutet. Vinden f.n svag sydlig. Angiven position är c:a 9½'SO Smygehuk.
(Tillskrift i blyerts: Internationellt vatten)

Anteckning i blyerts på kopia till Utrikesrådet Söderblom, Chef för UD:s Politiska avdelning:
"Iakttagelsens tillförlitlighet är en aning osäker."

P.O.Ekman: "Havsvargar" (Helsingfors 1983)

Ubåten var ryska SC 317

Det var sovjetiska ubåten SC 317, Nicolai Mochov, som missade Fortuna med

FORTUNA 4.7.42

sin torped. SC 317 hade på morgonen den 16.6.42 torpederat ss Argo av Mariehamn (9 döda) och senare samma dag missat svenska ss Ulla med en torped (Se Ulla 16.6.42) Den 19.6 torpederade ubåten vid Gotska Sandön Danska ss Orion som dock kunde bogseras in till Visby. Den 2266 sänktes Ada Gorthon (se Ada Gorthon 22.6) och 4.7 missade SC 317 Fortuna. Den 8.7 torpederades tyska ss Otto Cords på 966 brton utanför Blekinge-kusten. På återväg till sin bas inne i Finska Viken sänktes SC 317 den 13,7. av 2 tyska vaktfartyg med 16 sjunkbomber vid Kallbådan. Inga över-levande, bara "Russische Lumpen" flöt upp på platsen.

Historik Eget

Motorgaleas på 71 brton byggd 1914 i Wolgast av ek och bok. (Ex Fortuna II) L 20,5 B. 6,2 Tillhörig Hamnmästare Sture Lennart Schött i Degerhamn som i nov 33 inköpt Fortuna från Johan Edvid Spindel i Vänersborg. Ny 60 hkr motor 1939. 115 dw. Spindel hade 3.5.28 inköpt Fortuna 2 från Kapitän Willy Steinbrink i Pölitz,Pommern. Hon var då 2-mastskonert och omriggades till galeas våren 1935. - I april 1957 såldes Fortuna av skeppare Yngve Ekeroth i Drag för 12000 kr till skeppare Elof Gustafsson i Oxelösund.

Ubåtar i Hanöbukten juli 42

Då fiskare Nils Mårtensson,Krokås, på Listerlandet vid 23-tiden den 7.7 skulle se om sina nät som han lagt ut samma e.m 20′SO Lister Huvud på 5½ famnars djup fann han att 3 av dem försvunnit.Endast den avslitna angöringsrepen fanns kvar. Tydligenhade en ubåt tagit näten med sig eftersom inget övervattensfartyg passerat platsen unde den tid som näten varit utlagda. Ett båtlag från Hörviken som kl 22 uppehållit sig nära Mårtenssons nät hade vid denna tid hört hört ett mystiskt motorbuller fastän varken flyg eller fartyg varit synliga. - På morgonen den 8.7 torpederade SC 317 på internationellet vatten i Hanöbukten ss Otto Cords av Hamburg på 906 brton, byggd 1910,som sjönk omedelbart och tog 6 man med i djupet. 9 överlevande infördes på f.m till Torhamn av en svensk motorseglare.

GG 94 ELSA 5.7.42

TYSKT BOMBPLAN I 20 ANFALL MOT FISKEBÅT - SKEPPAREN FÅTT BENET AVSKJUTET
ATTACK KL 02 DÅ ELSA LÅG ANKRAD 12′ÖSTER OM SPÄRREN.

Sammanfattning

Elsa låg kl 02 sön 5.7.42 för ankar 60′W Skagen och c:a 12′Ö. den tyska minspärren ,då de 5 ombv väcktes i sina kojer av motordån och en våldsam explosion i vattnet som lyfte och skakade båten. 38-årige skepparen Per Utbult, Öckerö, skyndade yrvaken upp i styrhytten och startade motorn i ett fåfängt försök att undkomma det anfallande tyska bombplanet som i en halvtimmes tid anföll fartyget 20 gånger på låg höjd med automatkanon- och kulspruteeld. Utbult fick högra lårbenet avskjutet (benpipan splittrad)av en projektil och blev svårt blödande sittande hopsjunken i styrhytten under hela anfallet innan 3 av kamraterna kunde undsätta honom och släpa ner honom i motorrummet där de sökt skydd under ljuddämparen och bakom motorn. Det var Alf, André och Hjalmar Utbult från Öckerö och Axel Melin, Käringön.Först sedan planet försvunnit kunde de anlägga ett tryckförband på Per Utbult och stoppa det mesta av blodflödet. Vänstra knät var halvt bortsprängt . Det var en fruktansvärd villervalla och en förskräcklig förödelse överallt. Innan planet försvann kl 02.30 fällde det 3 bomber av vilka den närmaste exploderade 20 meter från Elsa.Allt var sönderskjutet och i skansen och lastrummet låg träflisor och splitter från explosiva granater överallt. Styrhytten var som ett såll ,det strömmade tjärolja över däcket och redskap hade fattat eld av lysgranatträffa LL 949 Gunnaren av Fisketången ,som bevittnat anfallen, hade satt full fart österut men inväntade sedan Elsa och Per Utbult överfördes till Gunnaren för transport till sjukhus i Göteborg. Gunnaren gjorde avsevärt högre fart än Elsa och Pers tillstånd var kritiskt efter allt blod han förlorat. Först kl 17 på söndagen kom Gunnaren in till Fiskhamnen i Gtbg där ambulans som larmats från Klippans tullstation väntade . Elsa kom till hemmahamnen kl 21. Per Utbult fördes till Mölndals lasarett och opererades omedelbart. Brodern Hjalmar var med honom hela tiden på Gunnaren och till sjukhuset. De andra bröderna kom till Pers sjuksäng tis 7.7 sedan de sålt fångsten och hade att se fram mot ett långt avbrott i fisket. Reparationerna av Elsa tog 6 veckor och kostade bortemot 6000 kronor. - Ett tyskt spaningsplan hade lör kväll 4.7 kretsat över flera svenska fiskebåtar 55-60′W Skagen.4 Hönöbåtar låg i närheten av Elsa men anfölls int. Ingen sjöförklaring hölls om anfallet på Elsa. Gunnaren fick ingen ersättning av SKN för förluster i samband med sin insats att rädda Per Utbults liv. Förlorad fisketid för Elsa och Gunnaren var fiskarnas ensak. - Den 5.8.44 minsprängdes Gunnaren 24′NW Hirtshals och sjönk,men besättningen undkom med livet. -Om UD:s agerande se även Beatrice 12.6.42.

SKNEIII 236

SJÖRAPPORT

Mån 29.6.42 gick undertecknat fiskelag med GG 94 Elsa utpå snurrevadsfiske

GG 94 ELSA 5.7.42

i Skagerack.Natten till Söndag 5.7 låg vi till ankars 50'W¾N från Skagens fyr. Kl 01.55 kom ett tyskt flygplan och började beskjuta oss med automatkanon och kulsprutor. Flera bomber fälldes även på oss och exploderade i närheten av båten. Vi träffades av ett stort antal kulor från ksp och även av kulor från automatkanonen. Så fort det var möjligt satte vi igång motorn och satte kurs österut för att undkomma flygplanet.Planet gjorde några varv över oss och underdet att beskjutningen pågick måste besättningen gömma sig under däck. Skepparen måste ju vara i styrhytten och blev därför träffad i högra låret av en kula från automatkanonen,som slet upp låret och lårbenet bröts av .Planet kretsade omkring oss och beköt oss i c:a 35 minuters tid.Då fara förelåg att skeppare Utbult skulle förblöda måste vi anmoda skepparen på GG 717 Gunnaren,Harald Granberg, Hönö, att ta ombord Utbult och köra honom till Göteborg för att han fortast möjligt skulle komma under läkarvård.Gunnaren gör betydligt högre fart än Elsa. Då Gunnaren endast fiskat i 2 dagar måste laget avbryta resan och förlorade därigenom dyrbar fisketid.Skadorna på båt och redskap blev betydande. Efter hemkomsten ha vi anmodat 2 opartiska personer att värdera skadorna .Enligt medföljande besiktningsinstrument uppgår skadorna på båt och redskap till 5838 kr. Häri har då inräknats en ersättning på 100 kronor till det fiskelag som bärgade ankarstället. Skeppare Utbult fick förstört sina kläder ,byxor, kalsonger,blåbyxor,sockor, gummistövlar samt ett täcke ,vilket allt belöper sig till en kostnad av kr 100:- Genom att Gunnaren fick ta ombord den skadade kan beräknas att detta lag gjorde en förlust på 2000 kr. Själva hade vi fiskat i 2½ dagar och måste också avbryta resan .Härigenom beräkna vi att ha åsamkat oss en förlust på kr 1500:- Då vi vid beskjutningen befunno oss på internationellt fritt vatten får skulden för beskjutningen helt läggas på besättningen på det tyska flygplanet ochmed anledning härav få vi vördsamt anhålla om att SKN måtte ersätta den uppkomna förlusten enligt nedan:

Skador å båt och redskap,enligt besiktning	kr 5838:-
Skador å kläder till skeppare Utbult	kr 100:-
Ersättning för förlorad fisketid till GG 717 Gunnaren	kr 2000:-
Ersättning -"- -"- till GG 95 Elsa	kr 1500:-
Summa	kr 9438

Att ovanstående är med sanningen överensstämmande
intyga härmed samtliga vid tillfället ombordvarande besättninsgmän
Hjalmar Utbult Alf Utbult André Utbult Helge Utbult
Axel Melin

Öckerö juli 1942
Per Utbult
Skeppare på GG 94 Elsa.

GG 94 ELSA 5.7.42

Kostnadsuppställning för skador tillfogade GG 94 Elsa vid beskjutning från tysk flygmaskin 5.7.42

Nytt storsegel ,sönderskjutet, kostnad 440:- i mellanavgift 340:-
Fockstag, avskjutet 89:-
Vant STB avskjutet 57:-
STB sidolanterna med ställ delvis sönderskjuten 25:-
Akterlanternan, delvis sönderskjuten 39:-
Lyfttalja av wire, ny,1½ '' 39:-
Fall till storsegel 87:-
Skot till storsegel 90:-
Snurrevadswinsch, 1 st nocke plittrad,wiretrumman skadad 100:-
Styrhytten söndersplittrad,ny måste anskaffas 725:-
Maskinkapp och avgasningsrör skadade 70:-
Rodret skadat 30:-
42 löpmeter däcksplankor genomskjutna och splittrade 147:-
Skarndäck och räckstöttor skadade 140:-
3 meter ledstång sönderskjuten 75:-
Skylight delvis sönderskjutet 60:-
Däcksbåten skadad 40:-
Tjäroljetank gemomskjuten 250:-
10 st tomlådor,4 stålbaskar trasiga 30:-
Smörjoljebehållare trasig 10:-
2 st tomfat sönderskjutna 12:-
1 st ankarboj sönderskjuten 75:-
Ersättning för bärgning av ankarställ till Standard av Hönö 100:-
1 st 12''ankarkabel 90 kg, 40% av värdet 216:-
2 st grästrossar 5½'' 75% av vårdet 75:-

31 meter bordläggning genomskjuten och splittrad 387:-
Plåt i bogarna måste borttagas och delvis ersättas 150:-
3 däcksbjälkar skadade 50:-
Slipupptagning 100:-
300 liter tjärolja och 20 liter smörjolja förlorats 182:-
3 rullar snurrevadståg svårt skadade,20 rullar förstörda
13 rullar 150 famnar långa 60 kg 1862:-

1 st kalv för snurrevad sönderskjuten 210:-

Totalt kr 5838:-

Algot Alexandersson
Fiskefartygskontrollant

Olof Johansson
Ledamot av Öckerö Sockens Ömsesidiga båtföräskr.förenings styrelse.

Öckerö 11.7.42

GG 94 ELSA 5.7.42

Assurans

SKN utbetalat kr 5500:- den 14.8.42
"Nämnden icke kunnat lämna någon ersättning till Gunnaren (enligt brev 29.7 till Utbult) för den värdefulla hjälp denna båt lämnat genom att transportera in herr Utbult till Göteborg med uppoffrande av egen fisketid."
SKN ersatte inte heller Per Utbults förstörda kläder för vilka begärts 100kronor.

UD H-2060 fiske

HEMLIG-stämplad rapport 9.7.42 från kriminalpolisen i Göteborg till baron K.G.Lagerfeldt, Kungl UD,Sthlm.

Hemlig D.Nr 1398 STJ
1942

HEMLIG

Den 6.7.42 begärde baron K.G.Lagerfeldt vid Kungl.UD per telefon utredning rörande de närmare omständigheterna under vilka GG 94 Elsa av Öckerö natten till den 5.7 utsatts för bombfällning och beskjutning från ett flygplan å fiskeplatsen i Skagerack,varvid fartygets befh allvarligt sårats .Med anledning härav hade fartygets besättning - befh och 4 man - samt befh och en besättningsman å GG 717 Gunnaren av Hönö ,vilket fartyg förde den skadade till Göteborg, var för sig hörts i ärendet, därvid de uppgivit:
Befh å Elsa,Per Amandus Utbult,Öckerö, f.20.4.04, hörd å Mölndals lasarett den 6.7.42. Han äger tillsammans med sin broder Hjalmar Utbult och fiskna Alf och Helge Utbult - avlägsna släktingar till Per & Hjalmar Utbult - samtliga från Öckerö, fiskefartyget Elsa.
Mån 29.6.42 tidigt på morgonen avgick Elsa från Öckerö för Fiske i Halsrännan utanför Hirtshals på danska kusten.På e.mhade Elsa mötts av storm i höjd med Höjens fyr och ankrat upp. Den 30.6 fortsatte man med kurs västerut tills man nått Halsrännan där man ånyo ankrat. Dåligt väder den 30.6 och 1.7 omöjliggjortfiske. Först tors 2.7 hade snurrevadsfisket igångsatts. Då det emellertid givit ringa utbyte hade besättningen beslutat sig för att försöka fiskelyckan längre västerut,varför man satt kurs mot de s.k Robergen (av det danska Rubjerg). I farvattnet kring Robergen hade man bedrivit ett ganska givande fiske till på kvällen 4.7 då Elsa ankrat kl 23 för natten,beräkningsvis 50'W Skagens fyr.Såväl Per Utbult som den övriga besättningen varit säkra på att Elsa befunnit sig på tillräckligt avstånd från tyska minbältet att man inte gjort sig någon större möda att fastställa positionen. De hade iakttagit att minst 2 svenska fiskebåtar legat till ankars ännu längre västerut på 4-5'avstånd, och ett flertal båtar låg till ankars några distansminuter öster om Elsa.

HEMLIG

GG 94 ELSA 5.7.42

På Elsa hade man efter ankringen tänt en ankarlanterna fastsatt på fockstaget .Däremot hade de båtar som låg väster om Elsa icke fört några ljus. Vid midnatt hade alla ombord gått till vila i skansen. Per Utbult hade somnat omedelbart men väckts vid 02-tiden av en våldsam detonation,och genast förstått att en bomb exploderat i omedelbar närhet av fartyget. Hanhade rusat upp på däck och sett ett flygplan på låg höjd avlägsna sig från Elsa. Samtidigt hade han sett att vattnet "stormkokat" på en plats c:a 10-15 meter ut från BB låring, varvid han förstått att en bomb nyss krevera där. Hans första tanke varit att få igång motorn varför han och Alf Utbult sprungit till maskinrummet. Den övriga besättningen hade inte hunnit upp på däck förrän planet återkommit och fällt ännu en bomb samt börjat beskjuta fartyget med automatkanon och kulspruta. Bomben hade exploderat i vattnet på något längre avstånd från Elsa än den första. Därefter hade planet, vars nationatlitetsbeteckningar Per Utbult icke observerat, återvänt gång på gång och beskjutit fartyget från låg höjd. Dessutom hade ytterligare en bomb fällts vilken krevera ~~i vattnet på något längre avstånd från Elsa än den första~~ c:a 20 meter från Elsa. Varje gång planet återkommit hade besättningen sökt skydd i maskinrummet, dels och i skansen där de kastat sig ner på durken. Efter omkring 10 minuter hade Per och Alf Utbult fått igång motorn,varefter Per rusat till styrhytten för att slå till kopplingen och ge fartygetfart österut,medan han givit order om att "låta ankaret gå." Strax efter det Per kommit in i styrhytten hade planet åter överflugit fartyget under kraftig eldgivning,varvid Per träffats i högra benet strax ovanför knät såatt lårbenet slagits av och svåra köttskador uppstått.Stående på det oskadadebenet hade han emellertid lyckats slå till kopplingen och sätta fartyget på kurs österut. Därefter hade han sjunkit ihop på golvet i ett hörn av hytten,dock utan att förlora medvetandet. Liggande där hade han hört hur planet gång oå gång återvänt och beskjutit Elsa som med några knops hastighet gått österut.Att han själv undgått ytterligare träffar betraktade han närmast som ett under,ty vid flera tillfällen hade skottkärvar slagit igenom styrhyttens tak och väggar Under en halvtimmes tid överflög planet Elsa minst 20 gånger och beströk fartyget med eldgivning från alla håll. Kort efter det planet definitivt lämnat Elsa - tydligen sedan all ammunition bortskjutits - hade motorn som gått dåligt ända från starten,stoppat.Det hade tagit minst en timme att få igång den igen och först bortemot kl 04 hade Elsa ånyo kunnat sätta fart österut med 4-5 knop. Vod 05-tidenhade Elsa nått fram till ett av de öster om Elsa förankrade fartygen, GG 717 Gunnaren av Hönö, vars besättning anropats om bistånd att ransportera Per Utbult till Göteborg. Fram till dess låg Per kvar i styrhytten.Han överfördes nu till Gunnaren,som är betydligt snabbare än Elsa. Brodern Hjalmar hade följt med Per över

GG/94 ELSA 5.7.42

till Gunnaren som satt högsta fart mot Göteborg. Per Utbult varit vid sans hela hemfärden och hade kunnat inhämta att Gunnaren legat till ankars högst 54-65 sjömil W Skagen,d.v.s minst 10 sjömil öster omdet tyska minbältet. Vid 17-tiden 5.7 anlände Gunnaren till Gtbgs fiskhamn och Utbult fördes i ambulans till länslaserettet i Mölndal där operation omedelbart utfördes. Någon rimlig orsak till anfallet kunde han icke finna. Han höll emellertid för troligt att Elsa anfallits på grund av den tända ankarbelysningen.Vädret var lugnt och sikten god ehuru givetvis ett visst nattdunkel varit förhärskande. Elsa fördes svensk flagg på en särskild flagg stång vid styrhytten samt hade nationalitetsbeteckningar på skrov och styrh( )tstak.

Fiskaren Hjalmar Paul Alexius Utbult,Öckerö,26.11.97

Hörd 7.7. på Öckerö. Broder till Per Utbult. Delägare i Elsa. P( )kvällen 4.7 hade ett tyskt plan överflugit fiskeplatsen där Elsa och ett flertal svenska fiskebåtar befunnit sig. Andra båtar hade legat till ankars öster om Elsa. Åtminstone en del av dessa hade, liksom Elsa, fört ankarbelysning,vilketinte varit fallet med de båtar som legat W om Elsa. Kl 01.55 den 5.7 hade Hjalmar väckts av en häftig explosion ,genast stigit upp och börjat klä på sig. Undertiden hade Per Utbult och någon eller några mer av besättningen skyndat upp på däck.Omedelbart därpå hade Per Utbult ropat ner i skansen att de skulle söka skydd enär ett flygplan överfallit dem och i samma nu hade planet återvänt och beskjutit fartyget samt fällt ännu en bomb. Då Hjalmar därpå rusat upp på däck hade han sett ett plan med pontoner ((typ Arado)) på låg höjd avlägsna sig från fartyget.Han hade hört b( )bkrevaden men inte hunnit upp på däck så snabbt att han sett några spår efter var bomben tagit i vattnet. Därefter hade planet återkommit och beskjutit Elsa minst 20 gångerunder en halvtimmes tid.Hjalmar sökt skydd i s( )nsen där han legat på durken. Till en början hade han var gång planet avlägsnade sig rusat upp på däck,liksom de övriga. Efter 10-15 minuter hade Hjalmars broder Per fått högra benet avskjutet och blivit liggande i styrhytten där han befunnit sig för att slå till motorn och ge fartyget fart österut. De övriga hade inte haft någon möjlighet att bispringa Per. Denna händelse hade tagit Hjalmar så hårt att han inte hade något bestämt minne av vad som inträffat de närmaste minuterna därefter. Han kunde inte säga om planet fällt fler bomber,inte heller hade han observerat planets beteckningar. Beskjutningen hade fortsatt i åtminstone 10 minuters tid efterdet Elsas motor kommit igång coh hon börjar röra sig österut. Det hade varit ganska dunkelt då beskjutningen började men ljusnat undan för undan medan den pågick. Vädret lugnt och sikten god. Kort efter det planet definitivt lämnat Elsa hade motorn stannat och felet inte avhjälpts förrän efter kl 04. Efter c:a 50 minuers gång österut med 5 knops fart hade Elsa

GG 94 ELSA 5.7.42

nått fram till och anropat Gunnaren som legat för ankar. Per Utbult överförts till Gunnaren vid 05-tiden ,buren i ett täcke, och även Hjalmar följt med över varpå Gunnaren satt full fart, c:a 8 knop, mot Göteborg. Skagen hade passerats vid 11-tiden och Gunnaren ankommit till Klippans tullstation kl 16.30 5.7. Därifrån rekvirerades ambulans till fiskhamnen dit Gunnaren kom kl 16.45 avrefter Per genast togs till länslasarettet i Mölndal. Hjalmar Utbult kunde inte finna någon förklaring till överfallet men det kan tänkas att planetinte observerat de båtarutan ankarljus som låg ankrade väster om Elsa.

Fiskaren Alf Roland Victor Utbult,Öckerö, 19.9.14

Hörd på Öckerö 7.7. Delägare i Elsa. Vitsordat tidigare uppgifter: Sedan de börjat fiska norr om Robergen hade de med jämna mellanrum djuplodat och loggat och jämfört med siffrorna på sjökortet.Det kunde inte råda minsta tvtvel om att Elsa ständigt befunnit sig på betryggande avstånd från det tyska minfältet och besättningen hade varit överens om att Elsa befann sig 50-55'W Skagens fyr vid ankringen kl 23 den 4.7. Alf hade vaknat i skansen vid 02-tiden 5.7 vid ett kraftigt motorbuller från en flygmaskin som tydligen passerat mycket lågt över Elsa.Han hade genast rusat upp och i samma sekund hört en våldsam bombexplosion i närheten. Hans första tanke varit att få igång motorn. Rusat upp på däck och sett ett medelstort flygplan med pontoner på låg höjd avlägsna sig från fartyget. Planethade tyska beteckningar som han mycket väl kände igen. Planet kom återinflygande mot Elsa efter en sväng. Under tiden hade Alf och Per Utbult skyndat ner för att starta motorn. Omedelbart efter det de kommit ner i motorrummet hade planet återkommit och fällt ytterligare en bomb samt öppnat eld mot Elsa. Bomben hade hamnati vattnet c:a 15 meter akterom Elsa medan kulkärvarna piskade däcket ,styrhytten,master och redskap. Planet hade därefter återvänt gång på gång och under idelig eldgivning överflugit Elsa från alla håll. Alf Utbult kan inte erinra sig om ytterligare bomber fällts. Dels hade han under anfalletvarit synnerligen upprörd,dels hade han de första 10-15 minuterna slitit med och fått igång motorn varför det var tänkbart att någon bomb fällts utan att han lagt märke till det.
Av vilken anledning Elsa anfallistkunde Alf inte förstå. Möjligen kunde Elsas ankarlanterna ha gett planets besättning den uppfattningen att Elsa legat längst västerut av de svenska båtarna.

Fiskaren Fredrik André Utbult. Öckerö, 24.1.20

Hörd 7.7 på Öckerö. Sedan länge tillhört Elsas fiskelag. Vitsordat föregående. -Övertygad om att Elsa befunnit sig långt öster om minfältet. Robergen ge sig tillkänna genom en synnerligen hastig djupförändring som nte har sin motsvarighet på annan plats i närheten. Fredrik Utbult hade på

GG 94 ELSA 5.7.42

Per Utbults order låtit ankarkättingen löpa ut så fort motorn kommit i gång.Hah nade inte observerat planets nationalitetsbeteckningar.Det kunde inte varit tal om något annat än ett tyskt plan.

Fiskaren Axel Harald Melin,Öckerö, 15.1.09

Vitsordat tidigare berättelser. Planet försett med pontoner.Inte observerat dess beteckningar. Planets besättning måste ha felbedömt Elsas position eller också anfallit av rent "okynne."

Gunnarens befh ,sk. Johan Harald Granberg,Öckerö, 14.9.88
Hörd på Öckerö 7.7. GG 717 Gunnaren hade 3-4.7 fiskat kring Robergen och h[illegible]berännan och på kvällen den 4.7 gått till ankars på 50 famnars vatten c:a 50′W½N Skagens fyr. Sett Elsa, igenkännlig på sina nya vita segel, ligga för ankar c:a 5 sjömil W om Gunnaren. Innan Gunnaren ännu ankrat, vid 1[illegible]30-tiden 4,7 hade ett tyskt patrullplan flugit över platsen. Granberg hade därvid yttrat till sin besättning att " imorgon har vi honon här", varmed han menat att planet skulle återkomma, tidigt nästa morgon,varför han varit särskilt noga med att ankra på betryggande avstånd från minfältet. C:a kl 02 5.7 hade Granberg vaknat av ett " vinande i luften" och strax därpå hört en detonation. Han hade legat kvar i kojen men sagt åt sin son att gå upp och se efter vad som försiggick. Från sinsovplats hade Granberg hört ytterligare en eller två detonationer,han minns inte så noga på grund av sitt yrvakna tillstånd. Något ljud av skottlossning hade han inte kunnat uppfatta. Granbergs son och en annan fiskare som gått upp på däck hade emellertid omtalat för Granberg att ett flygplan fällt bomber mot och beskjutit E[illegible]a. Först efter en halvtimmes tid hade Granberg gått upp på däckoch då sett Elsa sakta röra sig mot Gunnaren.Något plan hade då inte synts till. Kort därefter hade Elsa blivit liggande stilla,tydligen med motorstopp, och fått igång motorn igen vid 04-tiden.Vid 05-tiden hade Elsa nått upp i höjd med Gunnaren.Tagit ombord den svårt sårade Per Utbult samt dennes broder Hjalmar och sattfull fart 05.30 mot Gtbg. Passerat Skagens fyr kl 11 på rakt ostlig kurs med 8 knops fart. Till Göteborg kl 17. Elsa måste enligt Granbergs uppfattning ha legat c:a 10 sjömil öster om den förbjudna varningszonen.

Fiskaren Johan Agne Hubert Granberg,Hönö, 30.1.17

Son till Gunnarens skeppare. Vitsordat sin fars berättelse,tilläggande:

Väckts vid 02-tiden av en kamrat som sgat att en tysk flygare bombar Elsa. Rusat upp på däck och först fått se hur " en stor ljuskula föllner mot Elsa"samt hörde häftig skottlossning. Från Gunnarens däck åsåg han sedan hur ett sjöflygplan gång på gång under 30 minuters tid på låg höjd överflög Elsa och ebsköt fartyget. Formliga eldkvastar uppstod vid flera tillfällen i luften. Tydligen sköt planet så länge det hade någon ammunition kvar ty

GG 94 ELSA 5.7.42

vid de sista anfallen hade eldgivningen blivit svagare."

==================

Vid av u-tecknad tis 7.7.42 verkställd u-sökning av Elsas skador har konstaterats att fartyget från flera håll beskjutits med ksp och aka, och mest tvärs fartyget. Flera aka-projektiler slagit thefatsstora hål i styrhyttsväggarna och en slitit av fockstaget av kraftig stålwire.Bordläggning och däck på flera ställen genomborrade eller upprispade av kulor och splitter. Flera rullar snurrevadståg på däck illa söndertrasade,det nya storseglet genomskjutet på många ställen. Splitter tillvaratagits från 20 mm:s spränggranater samt ett antal kopparmantlade ksp-kulor. Sakkunniga från F9 har bekräftat att ksp-ammunitionen varit dels pansarbrytande, dels också spårljus- och brandammunition av 7,35mm kaliber.

Med god ledning av tillgängliga uppgifter harberäknats att Elsas position vid anfallet varit ungefär lat N 57 56′- long O.8 52′eller,högt räknat, 56 distansminuter W¾N Skagen.

Jourhavande läkaren å länslasarettet i Mölndal har 9.7 på förfrågan meddelat att det ännu inte kan avgöras huruvida amputation av Per Utbults ben kan undvikas. Lårbenet varit fullkomligt splittrat strax ovanför knät med svåra muskelskador.Av allt att döma måste projektilen ha exploderat då den träffade lårbenspipan. Utbult kan under inga omständigheter undgå allvarliga framtida men av denna skada.

Göteborg 9.7.1942

Pehr Synnerman

T.f. kriminalöverkonstapel.

((Här följer en skaderapport u-tecknad av samma besiktningsmän som i rapporten på sid 3.))

UD begärt förfrågan i Berlin -lång tysk tystnad

Ovanstående polisrapport översändes av utrikesrådet Söderblom på UD till envoyen Arvid Richert i Berlin den 11.7.42 med uppmaningen att " De väsentliga delarna därav kunna kanske på lämpligt sätt delgivas tyska vederbörande i anslutning till din démarche den 7 ds." - Auswärtiges Amt, envoyen Leitner lovat undersökning av fallen Beatrice 12.6 och Elsa 5.7,men först ifråga om Beatrice svarat 27.8 att hon legat inom spärrzonen, vartill antyddes att svenska fiskebåtar i Skagerack äventyrade tyska militära operationer genom antytt samarbete med tysklands fiender. "Sverige vore ju översvämmat av brittiska agenter." (Se Beatrice 12.6.42)Först den 9.9.42 överlämnade Leitner i AA, Berlin till von Post ,UD följande Aufzeichnung om angreppet på Elsa i vilken fastslås att Elsa befunnit sig långt inne i Warngebiet efter den nya gränsdragning som proklamerats 20.6.42 av Riksregeringen

GG 94 ELSA 5.7.42

och att fiskebåtar inom förbjudet område i fortsättningen måste angripas utan varning, men att instruktioner utfärdats att försöka undvika anfall på neutrala fiskefartyg, som befinner sig på för fiske frigivet vatten.

Auswärtiges Amt
Nr Pol.1 M 3461g AUFZEICHNUNG

Mit den Aufzeichnungen vom 7 und 17.7.42 hat die Königlich Schwed.Gesandtschaft über den angriff eines Deutschen Flugzeuges auf das Schwedische Fischkutter Elsa in der Nacht vom 4 bis 5.7.42 mit der bitte um Untersuchung des Falls mitteilung gemacht. Diese Untersuchung hat folgendes ergeben:

Am 5.7 um 03.30 Uhr d.s.z.hat ein Deutsches Aufklärungsflugzeug auf 57° 32′N breite und 8° 34′östlicher länge mehrere Fischkutter im Deutschen Minenwarngebiet mit Bomben und Bordwaffen angegriffen. Die Namen der Schiffe sind hierbei nicht festgestellt worden.Es ist aber anzunehmen dass es sich hierbei um die Gruppe von Fischerbooten handelte,zu welcher Elsa gehörte, da andere angriffe Deutscher Flugzeuge auf verdächtigte Schiffe um dieser Zeit in der fraglichen Gegend nicht stattgefunden haben. Der Standort konnte mit grosser genauigkeit festgestellt werden ,da die feststellung durch ein mehrmotoriges Aufklärungsflugzeug erfolgte,das über Bordinstrumente verfügte, die eine genaue Standortbestimmung ermöglichen, Die spätere nachprüfung des navigatorischen Unterlagen hat dei richtigkeit der Standortangabe bestätigt. Der Standort liegt innerhalb des Seutschen Minenwarngebietes.

Der in der Aufzeichnung der Königlich Schwedischen Gesandtschaft vom 17.7 angegebene Standort - N 57 46′- O. 8 52′- befindet sich innerhalb des Deutschen Minenwarngebietes. Der Fischkutter Elsa hat sich also nach den eigenen Schwedischen Angaben in dem verbotenen Minenwarngebiet befunden. Es wird hierbei daran erinnert, dass das Minenwarngebiet am 19.6 1942 erweitert worden ist,und dass die 10-Seemeilenzone, an welche die Fischereifahrzeuge nicht heranfahren dürfen,sich entsprechend nach Osten verscoben hat. Die Königlich Schwedische Regierung ist von der erweiterung des Minenwarngebiets durch die Deutsche Gesandtschaft in Stockholm am 20.6 d.j. unterrichtet worden. Dass Fahrzeuge,die in dem Deutschen Minenwarngebiet getroffen werden, ohne weiteres als der feindlichen Spionage dienstbar angesehen und deshalb mit dem vollen Einsatz von Waffengewalt bekämpft und aus dem Warngebiet vertrieben werden,ist der Königlich Schwedischen Regierung schon mit Verbalnote der Deutschen Gesandtschaft in Stockholm vom 3.7.41 mitgeteilt worden. Dementsprechend ist auch der Angriff auf die Fischkutter am 5.7.42 erfolgt.

Aus Militärischen Gründen ist es auch in zukunft nicht möglich, auf

GG 94 ELSA 5.7.42

die Warnungslose bekämpfung von Fischerboote, die sich im Minenwarngebiet aufhalten, zu verzichten. Dagegen sind besondere Weisungen erlassen worden, wonach Angriffe auf Neutrale Fahrzeuge in den für die Fischerei freigegebenen Seegebieten vermieden werden sollen.

Berlin 9.9.1942

======================

Här följer två tyska verbalnoter av 5.9.40 & 20.7.42 med varningar till fiskare i Skagerack för det tyska minvarningsområdet:

1) Auswärtiges Amt
RS 2982

Verbalnote

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Königlich Schwedischen Gesandtschaft auf die Verbalnote vom 15.8.40 betreffend ausübung des Fischfanges durch Schwedische Fischer im Skagerack mitzuteilen, dass die zuständigen Deutschen Stellen gegen die Ausübung der Fischerei östlich der Deutschen Minensperre nichts einzuwenden haben. Die Fischerboote dürfen jedoch nicht näher als 10 Seemeilen an das Minenwarngebiet Kristiansand-Hanstholm heranfahren. Die mitnahme von Funk- & Radiogeräte jeder Art,auch einfachen Empfänger,kann nicht gestattet werden.

Berlin 5.9.1940

2) ~~Auswärtiges Amt~~
Deusche Gesandtschaft,Stockholm
A 1840

Verbalnote.

Die Deutsche Gesandtschaft beehrt sich, der Königlich Schwedischen Ministeriums des Äussern auftragsgemäss folgendes mitzuteilen:

Das am 9.4.40 von der Reichsregierung bekannt gegebene Minenwarngebiet im Skagerack wird mit sofortiger Wirkung nach esten bis zur verbindungslinie Leuchtturm Lister und Thyborön (südspitze von Agger Tanga),nach osten bis zur verbindungslinie Ulvöy Heultonne und Bjulbjerg erweitert.

Die Reichsregierung warnt erneut vor dem eigenmächtigen durchfahren des gesperrten Gebiets. Jedes Fahrzeug,das nicht im besitz einer ausdrücklichen Genehmigung zum passieren des bezeichneten Gebietes ist, setzt sich im gefahr der sofortiger vernichtung aus.

Stockholm 20.7 1942

Arvid Richert,Berlin,10.9.42 i brev till UD

"...Jag utgår ifrån att ingen pressnotis i fallet Elsa utsändes ,med mindre denna först underställes vederbörande här. "

A.Richert,Berlin i brev 22.10.42 t. Kabinettssekreterare
S.Söderblom på UD, Sthlm.

Von Post har 22.10.till envoyen Leitner i Auswärtiges Amt överlämnat

GG 94 ELSA 5.7.42

en uppteckning innehållande Svenska regeringens erinringar i anslutning till det tyska svaret i fallet Elsa. Vid överlämnandet ~~understök von Post~~ underströk von Post vikten av att svenska fiskebåtar under utövandet av sitt fredliga värv icke utsattes för risken att beskjutas utan varning och hävdade fiskets i Skagerack betydelse för det svenska folkhushållet samt sökte i övrigt klarlägga skillnaden mellan 10-milszonen och Minenwarngebiet. Leitner svarat att från tysk sida sett var dessa områden förbjudna i lika hög grad för fiskefartyg. Von Post erinrat om att svenska fiskare inte gjort sig skyldiga till spioneri och inte kunde förväntas göra sig skyldiga till sådant. Leitner farmhöll attbevisligen innet spionage förekommit och att i den tyska Aufzeichnungen qv den 9.9.42 ett sådant påstående inte gjorts utan blott en presumtion uppställts

((Följande är den svenska svarsuppteckningen 21.10.42))

Königlich Schwedische Gesandtschaft Berlin 21.10.42
BERLIN

AUFZEICHNUNG

Zu der Aufzeichnung des Auswärtiges Amts vom 9.9.42 betreffend den Angriff eines Deutschen Flugzeuges auf das Schwedische Fischerboot Elsa in der Nacht vom 4 bis 5.7.42 darf folgendes bemerkt werden:

Was den Ort der beschiessung betrifft,befindet sich die von Schwedischer Seite angegebene Position - N 57 46′- O.8 52′- nach der auffassung Schwedsicher Marinesachverständigter nicht innerhalb des Deutschen Minenwarngebietes,wie dies in der Verbalnote der Deuschen Gesandtschaft i Stockholm vom 20.6.42 angegeben worden sist. Diese Position befindet sich auch nicht innerhalb der östlich des besagten Gebiets gelegene Zone von 10 Seemeilen breite, in welcher sich Schwedische Fischerboote, nach der Deutschen Verbalnote vom 5.9.40, nicht aufhalten dürfen. In diesem zusammanhang darf unterstrichen werden, dassirgendeine Mitteliung über eine mit der ausdehnung des Minenwarngebietes im juni d.J.verbundenen verschiebung der genannten 10-Seemeilen-zone in östlicher richtung, der Schwedischen Regierung vor dem 9.9.42 nicht zugegangen war. In der vorstehend erwähnten Verbalnote der Deutschen Gesandtschaft in Stockholm vom 20.6.42 ist überhaupt nicht von einer derartigen Zone gesprochen worden. Erst durch die Aufzeichnung des Auswärtigen Amtes vom 9.9.42 wurde klargestellt ,dass nach Deutscher auffassung die fragliche Zone noch in kraft sei,sowie dass die nach osten verschoben worden sei.

Wie auch in der letzt genannten Aufzeichnung des A.A. festgestellt wird,stimmen die von Deutscher bezw. Schwedischer Seite geltend gemachten ~~auffassungen nicht zugestimmt werden Zugestimmt werden~~ Angaben über die Position des fb Elsas bei der beschiessung nicht überein.

GG 94 ELSA 5.7.42

Es darf in diesem zusammenhang erneut hervorgegeben werden,dass -wie sich dies zahlreichen überfliegungen Schwedischer Hoheitsgewässer durch Deutsche Flugzeuge gezeigt hat - positionsbestimmungen, die über öffener See von Flugzeugen aus gemacht werden,nicht unbedingte beweiskraft beigemessen werden kann.

Schwedischerseits kann der von Deutscher Seite geltend gemachten auffassung nicht zugestimmt werden,dass innerhalb gewisser Gebiete in Internationalen Gewässern Deutsche Flugzeuge berechtigt sein sollten,ohne Warnungsschüsse Schedische Fischer zu beschiessen ,die ihrem friedlichen Gewerbe nachgehen. Die Schwedische Regierung spricht noch einmal ausdrücklich ihren Vorbehalt aus in der grundsätzlichen Frage der Proklamierung von gesperrten Gebiete in Internationalen Gewässern. Ungeachtet dieser grundsätzlichen Frage muss auch unterstrichen werden , dass die fraglichen Gewässer von Alters her Schwedischen Fischern als Fischgründe gedient haben Mit rücksicht auf die Metoden,die von Schwedischer seite zur zwecke der abweisung flasch orienterter Deutscher Flugzeuge über Schedischem Hoheitsgebiet zu Lande und zu Wasser zur anwendung kommen, erscheint es besonders bedauerlich dass man Deutscherseits in fällen ,wo Schwedische Fischer die Grenze des Deutschen Minenwarngebietes überschritten haben, sich für berechtigt hält, ohne vorherige Warnung Wirkungsfeuer der Luftstreitkräfte eröffnen zu lassen. Soweit dies damit begründet wird, dass Schwedische Fischer,die in dem Minenwarngebiet angetroffen werden,ohne weiteres als im Dienste feindlicher Spionage angesehen werden könnten, muss dem entscheiden widersprochen werden. In der Tat dürfte in keinem Fall anlass zu der annahme vorgelegen haben, dass sich Schwedische Fischerboote mit derartiger Spionage befasst haben,und es wird die feste überzeugung ausgesprochen,dass irgendeine solche Spionagetätigkeit weder stattgefunden hat, noch stattfinden wird. Das vorhandensein von Spionage vorauszusetzen und auf grund dieser unrichtigen voraussetzung friedliche Fischer zu beschiessen,muss als völlig unberechtigt erachtet werden.

Nach der oben erwähnten Verbalnote der Deutschen Gesandtschaft vom 20.5.42 setzen sich Schiffe, die nicht im besitz einer ausdrücklichen Genehmigung zum passieren des neu bezeichneten Minenwarngebiets sind "sich in ihm der Gefahr sofortiger Vernichtung aus," Diese Gefahr kann also, nach dem was von Deutscher Seite gekündigt worden ist, nicht für die obenerwähnten Sperrzone vom 10 Seemeilen Östlich des Minenwarngebietes gelten. In bezug auf diese Zone wird in der Note des Auswärtiges Amts vom 5.9.40 lediglich gesagt, dass Schwedische Fischereifahrzeuge "nicht näher als 10 Seemeilen an das Minenwarngebiet Kristiansand-Hanstholm heranfahren dürfen." Zusammenfassend darf der bestimmten Hoffnung ausdruck gegeben werden, dass eine beschiessung Schwedischer Fischerboote ohne vorheriger

GG 94 ELSA 5.7.42

Warnung von Deutscher seite in Zukunft nicht als erforderlich erachtet werden wird.

Berlin 21.10.1942

A.Richert

Berlin 25.11.42 skrev A.Richert till avd.chef R.Kumlin,UD att han översänder en kartskiss , uppgjord på Beskickningen i Berlin, utvisande var Elsa befann sig enligt svenska respektive tyska positionsuppgifter. Bett att få skissen sänd i retur enär envoyen Leitner på A.A bett att få den "eftersom den utprickning av Elsas läge som gjorts i skissen med stöd av de tyska positionsuppgifterna inte stämmer med de uppgifter som Leitner fått."

Finis UD.

Alf Utbult berättar

TV2 23.1.1989

(Sammandrag) Vi ankrade på kvällen och kröp ner i kojerna . Vaknade kl 02 av att ett plan vräkte på oss med kulspruta i ett. Dom sköt även med en automatkanon med spränggranater.När dom träffa small det nåt så fruktansvärt. Vi kasta oss ut på durken. En del gömde sig under madrassen.Jag rusa akteröver för att starta motorn. Havet koka där bomberna hade exploderat. Det tar 4-5 minuter att starta en tändkulemotor för den måste värmas med blåslampa först. Per kommit också. Vi titta ut mellan anfallen. Per öppna lufttanken och vi fick igång motorn. Per rusa upp i styrhytten mitt under ett anfall för att köra österöver.Han fick en träff av en spränggranat på insidan av låret strax ovanför knät. Halva knät slets bort, det var blod överallt och köttslamsor hängde runt i hytten. Planet anföll hela tiden så det gick inte att bära ner honom i motorrummet. Vi kunde inte göra nånting så länge planet sköt. Och det anföll i 35 minuter. Efteråt var det den hemskast villervalla. Vi försökte förbinda Per. Han låg på durken i hytten badande i sitt blod. Att han kunde leva, så mycket blod som han tappa. Vi skar av byxbenen i ljumsken med en fällkniv, rev 2 handdukar i remsor, vira runt benet och tighta med två träflisor. Under tiden brann nytjärade redskap på däck sen de satts i brand av lysgranater.Allting var sönderskjutet. Ett fyllt fat med koljelever i STB bog hade träffats och slitits upp och innehållet stänkt ut så däcket var halt som glas. Jag stod i hytten och styrde, skrevande över Per på durken. Rulla en cigarett åt'an och han tog ett par bloss.Vi körde så fort motorn kunde tåla . Vi körde på brännolja .Motorn skaka våldsamt hela tiden så en av oss sprang ner för att växla till tjärolja. Han tänkte inte på att göra rent ventilerna ochmotorn stanna. Sen vardet inge tryck i tanken,bara

GG 94 ELSA 5.7.42

6 kg, så det tog lång tid att få igång motorn igen,men det gick till sist med en blandning av tran och sprit. Så bar det vidare österöver. När vi kört en halvtimme fick vi se en båt - Gunnaren - föröver och körde upp långs sidan på'na. Hubert Granberg var sjukvårdare från det militära och hade hand om Per. Vi lade Per på storluckan och tog över han till Gunnaren När vi lossa på beläggena så forsa bloden. Hjalmar ropa:" Min bror! Min bror!" -"Följ med Per,Hjalmar", ropa jag till honom.Hjalmar hoppa över ochså och Gunnaren slog full fart på motorn med kurs rakt österöver. Efter ett par timmar förlora vi henne ur sikte föröver. "Dör Per för dom så stoppar dom och väntar in oss", tänkte jag ,så jag var glad att vi inte fick se han. Vi gjorde inte så hög fart som Gunnaren. Vi kom till Grötö kl 21 den kvällen. Gunnaren hade kommit till Fiskhamnen i Göteborg kl 17. Klippan hade ringt efter ambulans för dom . På tisdag, när vi landat fisken, gick vi upp på Mölndals lasarett.Då var Axel och Hjalmar där före. Salen snurra för mig så jag höll i dörrposten. "Å, det är inte så farligt", sa per, det kom så konstigt. Jag tog Per i hand och han drog mig ner i sängen och tog mig om halsen och vi gråt bägge två. Jag tänkte:" Det är inte mer än ett steg mellan mig och döden."

"Dom hade inget val" (Uddevalla 1985)

ALF UTBULT berättar 1984

Alf var kusin till Per Utbult,som inte längre var i livet 1984.

"Vi hade egentligen en ny båt GG 746 Sylvani som blev inkallad till Kronan, så vi köpte gamla Elsa,byggd 1917, med en 50 hkr Säfflemotor. Första resan vi var ute slets seglet sönder i frisk vind och vid hemkomsten bytte vi segel.Vi gav oss inte tid att färga det utan gick med det vitt. På den här andra resan i juni 1942 drog vi oss på grund av dåligt fiske ut mot minspärren i västligaste Skagerack. Vi kom till 2-kvastprick och körde ett stycke NO om pricken eftersom vi såg en båt rätt långt väster om oss. På lördagen blev det fint väder och rätt bra fiske .Vi beredde oss på att ligga kvar över söndagen,för vi fiskade inte då,och gick till kojs trötta efter en lång dag. Kl 01.45 väcktes vi av en intensiv beskjutning. Båten skakade. Vi rusad uppoch akterut och såg att vattnet kokade akterom oss av någon mindre bomb eller dylikt. Per och jag startade motorn för att kunna vända stäven österut och de andra såg till att ankarlanternan släcktes. Då förstod dom hur farligt seglet egentligen var. Den vita duken lyste så tydligt i denljusa sommarnatten och gjorde oss till måltavla. De lyckades få ner sgelet under det att kulorna ven runt dem. En mindre bomb slog ner alldeles intill STB bog och en annan lite grann längre akterut. Vi hade slagit loss från ankaret och Per körde med östlig kurs så snart motorn startat.Beskjutningen fort-

GG 94 ELSA 5.7.42

satte. I våg efter våg kom planet. Det anföll i 35 minuter. Vi försökte gömma oss under ljuddämparen i motorrummet och på annat sätt. En 15-årig pojke, som var med, trängde sig in mellan cylindern och balanshjulet och satt där och klamrade sig fast i hopp om att få skydd av motorn. En explosiv kula gick tätt förbi huvudetpå honom och tog i oljetanken som varfull av tjärolja. Oljan sprutade rakt ut i motorrummet. Jag försökte täta hålet med trassel och fick delvis täppt till det ,men under tiden blev jag svart som en neger av oljan som sprutade över min nakna överkropp. Gång efter gång hörde vi dunsar i båten och förstod att vi träffades av explosiva kulor. Då vi äntligen vågade oss upp på däck möttes vi av en frukatnsvärd syn. I den sönderskjutan styrhytten låg Per på durken med kroppen halvvägs utanför,men han låg fortfarande och höll i ratten för att hålla båten på östlig kurs. Hans högra innerlår var söndertrasat av en explosiv kula och blodet forsade. Vi fick skära av honom byxorna för att komma åt skadan.Med handdukar och trasor surrade vi om för att stoppa blodflödet. Vi tränsade till med en träpinne för att få extra tryck på förbandet. Köttskadorna var hemska. Halva knät var borta och det stack ut benflisor i köttslamsorna. Per var hela tiden vid fullt medvetande. Jag stod och styrde och skrevade över honom. "Bara kör",sa Per och vi körde allt vad den gamla motorn tålde. Just som han sa detta kom jag att tänka på att vi körde på vanlig brännolja som vi hade så lite nu. Det gällde att slänga om tiol tjärolja så fort som möjligt. En av de andra tog ratten och jag sprang ner. Tydligen hade jag för bråttom vid oljeskiftet så motorn stannade. Det var nu bara 6 kg luftkvar luft kvar i starttanken som vi i spänningen och hastigheten glömt ladda upp. Jag försökte igen men motorn ville inte. Jag blev förtvivlad och rusade upp till Per.Han var den lugnaste av oss alla. Han sa bara:" Ta det lugnt,Alf och gör nu så här .Skruva loss pyskranen. Ge sedan motorn ett par sprutor tran och ett grand sprit på toppen och så försök igen så ska du se att det går" -Jag sprang ner igen och gjorde som Per sade. Och motorn gick igång och det bar österöver igen. Vi satte kurs på en båt öster om oss.Det visade sig vara Gunnaren av Hönö,en ny båt med stark motor. Dom låg ju overksamma på söndagsmorgonen men lättade genast ankar ochkom upp till oss sedan vi ropat hur detvar fatt. Gunnaren kunde i det fina vädret gå upp långsides oss och vi kunde gå med båtarna intill varandra. Hybert Granberg på Gunnaren som var sjukvårdsutbildad kom ombord och lättade genast på Pers bandage.Jag blev imponerad av det lugn som Hybert utstrålade,det riktigt smittade av sig. Vi lade Per på Gunnarens storlucka och bar över honom till Gunnaren. Det blev en bred blodrand tvärs över däcket på båda båtarna. Per borr Hjalmar ropade: "Min bror! Mon bror!" - "Följ med Gunnaren du också",sa jag till Hjalmar. Det gjordehan. Gunnaren slog full fart på sin 180 hkr motor och hade snart kört oss ur sikte. På ett sätt kändes det skönt när de försvann, och ombord

GG 94 ELSA 5.7.42

på Gunnaren fick Per verkligt fin vård. Utan Hyberts sakkunskap och handlag hade inte Pers liv kunnat räddas. Den kusligaste upplevelsen gjorde jag några timmar efter det Gunnaren försvunnit ur sikte.Jag hade varit nere i motorrummet.Då jag kom uppför lejdaren fick jag se ett plan komma rätt emot oss.Det sänkte sig kraftigt nermot oss. Då trodde jag att hjärtat skulle stanna på mig. Men planet lyfte igen och fortsatte utan att något hände, men jag kände hur skräcken tagit tag i en. Då vi kom in till fisk-hamnen i Göteborg kl 21 söndag kväll hade Gunnnaren kommit in 4 timmar före oss. Perfick ligga 5 månader på lasaretteti första omgången.Knät var helt förstört och han blev strakbent för resten av livet. Trots detta handikapp gick han ut på fiske igen men led naturligtvis fruktansvärt många gånger, särskilt i hårt väder. En viss skräck för flygplan satt kvar länge hos oss.

Eget Historik

Motorfiskebåt,yachtriggad, på 37 brton byggd 1917 vid Djupviks varv av ek/furu. L 14,5 B.5,9 50 hkr Säfflemotor 1917. Huvudredare skeppare Karl Helge Utbult på Öckerö med . Delägare bröderna Per och Hjalmar Utbult och deras kusiner Alf och Helge. Inköpt april 1942 från Rune Melker Felix Hedin på Smögen, som i maj 1937 köpt Elsa frän de första ägarna,Johan Corneliusson,partrederi, på Öckerö. 1942 värd 17000:_ exkl redskap. Elsa såldes i maj 1946 till Karl Ludvig Karlsson och medintressent i Hunnebostrand som satte Elsa i fraktfart som motorjakt på 60 ton dw. I jan 48 blev Karlsson ensamägare.

Minor i trålen 3.7.42

Thyra av Donsö på 36 ton och Atlantic av Donsö på 43 ton kom 3.7.42 under trålfiske i tät tjocka in i minfältet i Skagerack. De varskoddes av en tysk förpostbåt om sitt farliga läge men båda hade då fått minor i sina trålar. Atlantic måste kapa sin,Thyra fick upp sin trål i skadat skick,och båda båtarna kom helskinnade till Göteborg.

GRANÖ & SKIRNER 6.7.42 HEMLIG

TORPED STRUKIT TÄTT FÖRBI ÅNGARE I SVENSK ESKORT VID GÄDDANS PRICK

HEMLIG: RAPPORT VB KAPAREN 6/7-42 till CKF (H)

Härmed får jag vördsamt insända rapport jäml. AN1 mom 57: Under eskortering sydvart 6.7. kl 06.32, då eskortens kö passerade Gäddans prick på ett avstånd av 1/4 distansminut och eskortfartyget befann sig tvärs ut från eskortens förliga hälft, avstånd 800-1000 meter, observerades ett kraftigt vattenuppkast som från en torpedexplosion å landgrundningarna innanför Gäddans prick. Kaparen satte högsta fart ned mot kön. Vid passage av ss Granö av Stockholm meddelade befälhavaren att torpeden troligen gått akter om fartyget. Man upptäckte en strimma och gick ut i denna, troligen torpedbanan, varefter sjunkbombsfällning ägde rum med 9 st sjunkbomber i två serier. Den senare lades på en kraftigt uppträdande oljefläck innanför territorialgränsen. Ubåtsjakten fortsattes under en halvtimma varefter Kaparen återfötenade sig med eskorten. Vid förfrågan hosss Skirner av Stockholm ,som låg akter om Granö, meddelade befh att torpedbanan syntes hava gått under fartyget och torpeden således för om.

H.M. Vedettbåt Kaparen 6.7.42
T.Benjour
Fc

Detta intermezzo hemlighölls av Informationstyrelsen och synes inte heller ha läckt ut efter kriget till marinhistoriker. Ett signalmeddelande är allt som finns som dokumentation.

(Granö se 5.1.44

Skirner var en Sveaångare på 1321 brton , L.71, B 11, byggs 1918 vid Öresundsvarvet i Landskrona.

UD Hp 22 vol 1145 XXVI HEMLIG

Hemligt signalmeddelande Kn till CKF kl 06.32 6/7-42
(Kn = Kaparen)

Okänd ubåt skjutit torped mot en på svenskt vatten gående eskort av 29 handelsfartyg eskorterade av vb Kaparen (Kn) mellan Landsort och Hävringe. Torpeden träffade land vid Gäddan, ett grund c:a $9\frac{1}{2}'$ 76^{0} från Hävringe. Ubåten anföll kön av eskorten som bör hava befunnit sig ungefär på lat N 58^{0} 37,5′ - long 17^{0} 36,5′. Ubåten kan hava befunnit sig utanför 3-milsgränsen. Konvojen fortsatt sydvart.

HEMLIGT Ch.telegram UD till Ministre Suède i Kujbyshev 7.7.42

Ubåt 6.7 kl 06.32 skjutit torped mot svensk sydgående örlogseskort mellan

GRANÖ & SKIRNER 6.7.42

Landsort och Hävringe. Torpeden missade och exploderade mot ett grund. Eskortfartyget fällde sjunkbomber. Ingen här tvivlar denna neutralitetskränkning liksom två föregående utförd rysk ubåt. Ryska regeringen försökt göra gällande torped med rysk inskription " made in Germany" och att tyska provokationer skulle föreligga finner svenska allmänheten absurt. Gör förnyade allvarliga föreställningar .Uttala förväntan av L. ed 201 utlovad förnyad undersökning påskyndas. Framhåll i svensk-ryska förbindelsernas intresse att för ögonblicket skulle vara av största vikt vi helst omgående erhålla för publicering avsett ryskt uttalande som klart ådagalägger att oavsett pågående undersökningar Sovjetregeringen står helt främmande för dylika neutralitetskränkningar. Svenska opinionen mycket upprörd. Cabinet.

ARGENTINA 6.7.42

I DJUPET PÅ 2½ MINUT EFTER FYRA MINTRÄFFAR SAMTIDIGT SOM M.S UDDEHOLM .

Rapport

Avgick Santos 15.6.42 destinerad till Göteborg, (från Thorshavn) i samsegling med lejdfartyget m.s Uddeholm, via Thorshavn & Kristiansand för engelsk resp.tysk kontroll. Last av 5937ton styckegods (= 2818 ton oljekakor, 1931 ton bomull, 550 ton ris, 541 ton kaffe, 97 ton tyger,garner o.a.styckegods) Djupg F 25′10′′- A. 16′0′′ 38 ombv inkl kontrollofficer och en konsulatspassagerare. Minsprängts mån 6.7 kl 19.20 på lat.N 57°43′- long.O.07°22′i frisk SWvind, mycket krabb sjö, disig luft med regnskurar. Befh vakt, även 3e styrman på bryggan. Två utkikar på backen. Fartyget sjönk på 250 meters djup. Tre döda, 6 skadade

Göteborg 11.7.42
N.G.Thunholm
Befh

Rapport

Mån 15.6 kl 22.30 avgått från Santos under lots ledning, assisterad av bogserbåten Saturno. Kurser styrts efter anvisningar erhållna av Sjöfartskommittén 1939 i Göteborg och legationen i Buenos Aires. (Från Thorshavn 4.7 kl 14 i) Sällskap med ms Uddeholm som gick ca 500 meter föröver.

Mån 6.7 kl 19.20 då fartyget befann sig på ungefärlig lat.N 57°43′- long O 7°22′med kurs rv 37°på Kristiansand ,ca 500 akter om och något BB om Uddeholm märktes att ms Uddeholm minsprängts. Ombord å Argentina slogs omedelbart stop och back i maskin samt gavs livbåtssignal, och båda STB livbåtar firades för att undsätta Uddeholm. Kl 19.24 exploderade plötsligt en mina under ms Argentinas STB-sida midskepps varav fartyget fick mycket stark STB slagsida, vilket omöjliggjorde firandet av BB livbåtar. Nästan omedelbart efter första explosionen exploderade en annan mina något akter om den första och strax efter exploderade en tredje minaom BB ungefär på akterkant av midskepps överbyggnaden. Fartyget sjönk hastigt och dök med aktern före. Tidsmomentet från den första explosionen och till dess fartyget försvann var 2-3 minuter. Alla kvarvarande ombord måste, sedan de lossat surrningarna till flottarna, hoppa överbord och lyckades senare ta sig upp på dessa eller klängde sig fast på de kringflytande bomullsbalarna tills de blev upptagna av de tidigare utsatta 2 STB-båtarna. Då alla synliga upptagits räknades de och befanns det att Kommendörkapten Wachtmeister och motorman k.Althin saknades Under sökandet upptogs konsulatspassageraren K.Wetterlinds livlösa kropp ur vattnet. Han hade ett krossår i bakhuvudet och då det trots försök med konstgjord andning inte lyckades att få liv i Wetterlind släpptes han åter i sjön. Under sökandet upptogs mässuppassare Backman tillhörande besättningen på Uddeholm som hoppat överbord då den förste explosionen träffade Uddeholm. Efter att ha sökt i ytterligare ca ½ timme och då det började mörkna

ARGENTINA 6.7.42

uppgavs sökandet och sattes kurs på Norge. Följande befanns vara skadade: Kockelev Pihlstrand, svarvare Wallin, motorman Skönvall, 3e styrman Svensson Ie maskinist Dahlquist, maskinassistent Skoog och elektriker Adeling. Som alla kvarvarande vid explosionen måste kasta sig i sjön för att rädda livet ha alla skeppspapper, räkenskaper och effekter förlorats. Väder och vind var vid olyckstillfället frisk SW vind och mycket krabb sjö med disig och xregndiger luft.
Tis 7 juli kl 08.50 anlände livbåtarna till AAs i Norge. Vid ankomsten dit anskaffades transport sjöledes till Mandal där myndigheterna tog hand om besättningen och fingo de skadade omedelbar läkarbehandling. Rederierna och Konsulatat i Oslo meddelats om olyckan. Göteborg 11.7.42
N.G.Thunholm befh

Sjöförklaring i Göteborg 16.7. 42 kl 14

Sakkunniga: Hamnkapten Sven Lundmark & sjökapten Per Wästgerd
KK sjötekniske konsulent ,Bo Bergström, tillstädeskom personligen.
Advokat Mårten Henriques för SKN.
I övrigt lät icke någonsom saken kunde angå ,sig avhöra
Sakkunniga ställt samma fråga som vid Uddeholms sjöförklaring:
1) När och var skedde sista ortbestämningen före olyckan?
Befh Thunholm: Cirka en vecka före avresan från Buenos Aires fått skriftliga instruktioner på svenska legationen rörande hela resan till Göteborg. Under resan inte haft förbindelse med de tyska marinmyndigheterna. Vid ett tillfälle under senare hälften av juni 42 hade han vid avlyssnandet av dagsnyheterna i svenska radion fått höra att de tyska minfälten mellan sydnorge och Danmark utvidgats, men ingen upplysning hade lämnats om i vilken utsträckning utvidgningen hade skett. Dagligen under resan varit i förbindelse med CM i Stockholm på så sätt att fartygets position angivits varje kväll. Enligt befh åsikt hade det ålegat CM att låta meddela om förändrigar skett i minfälten som kunde innebära fara för fartygen. Sista ortsbestämning för olyckan var middagsobservationen den 6 juli. Kl 18 samma dag hade företagits longitudobservation. Hela dygnet den 6 juli togs lodskott varje kvart. Han kunde inte närmare erinra sig fartygets positio n vid explosionstillfället men fartyget hade då befunnit sig på område som bort vara minfritt. Enligt anvisningarna hade fartyget vid punkt C skolat styra ostvarts.Fartyget hade kl 12 sann tid befunnit sig vid punkt C. Mellan kl 12 och 12.30 hade kursen sedan ändrats i ostlig riktning. Sedan det konstaterats att fartyget kommit till punkt B i anvisningarna hade fartyget styrt rv 37°. Samtidigt kom förfrågan om positionen från Uddeholm som också funnit sin position vara vid punkt B.

ARGENTINA 6.7. 42

Omedelbart därpå ändrade Argentina kurs till rv 37°. Vid kursändringen hade kl varit 18-18.10 sann tid. Nämnda kurs hölls då minsprängningen inträffade. Befh hade med anledning av meddelandet att de tyska minfälten utvidgats,samtalat härom med KK Wachtmeister, vilken hade uttalat sin uppfattning att man inte skulle göra förfrågan angående ändringen av minfälten hos CM, utan att CM självmant komme att meddela om något av vikt inträffat. Wachtmeister hade tillagt att man borde fråga CM så lite som möjligt för att inte åstadkomma irritation.

Ie styrman Persson: Hade kännedom om kurser emdast genom vad som meddelats honom av befh. Ie styrman och 4 man gick ut med en av STB båtar för att bispringa Uddeholms besättning och befann sig ca 150 meter för om Argentina då hon träffades av den första explosionen.Han vände då om med livbåten, men Argentina sjönk med aktern före innan de kommit fram. 11 man togs upp ur vattnet, av vilka kockeleven Pihlstrand var skadad. De övriga inkl befh togs upp i den andra STB-båten under befäl av 2e styrman Heinze.Då Ie styrman fått se Wetterlind låg denne på rygg i vattnet och höll fast i något föremål med ena handen medan huvudet låg bakåtböjt under vattnet. Fått vattnet ur lungorna på honom så fort han halats upp och sedan gjort konstgjord andning men utan resultat. Wetterlind haft ett sår i nacken och nackbenet var intryckt i sådan grad att Ie styrman fått den uppfattningen att skadorna varit dödliga. - Samttidigt som Ie styrman gått i livbåten hade kk Wachtmeister kommit springande upp på bryggan. - Då det börjat mörkna hade båda livbåtarna ,över vilka kapten Thunholm fört befälet, lämnat platsen . - Ie styrman kunde inte minnas resultatet av longitudobservationen kl. 18 den 6 juli men observationen hade stämt överens med lodskottet.

3e styrman Svensson: Vakthavande på bryggan där befh uppehöll sig varför befh haft befälet. Strax efter det Uddeholm sprängts kom Wachtmeister uppskyndande på bryggan, och Ie och 2e styrmännen tog varsin av STB livbåtar och begav sig mot den sjunkande Uddeholm för att bispringa besättningen. 3e styrman befann sig på båtdäck såväl vid första som andra minexplosionen. Skyndat akterut och där tillsammans med 6-7 man försökt lösgöra akterflotten men de måste alla hoppa överbord då vattnet strömmade in över akterdäcket. Då han senast såg Wachtmeister stod denne på båtdäck sysselsatt med att ta på sig ett livbälte. Svensson tagits upp ur vattnet av 2e styrmans båt. - Kursen varit 97° fram till kursändringen till rv 37°.

Matros Johan Andersson: Utkik på backen. Tillsammans med några andra gjort loss en flotte på fördäck och tagit sig upp den. Togs senare upp av Ie styrmans båt.

ARGENTINA 6.7.. 42

Lättmatros Kristiansson: Utkik på backen. Då Uddeholm sprängdes beordrats följa med i Ie styrmans båt. Denna båt vände om då Argentina sprängdes och stötte därvid på Uddeholms mässuppassare Backman som togs upp. - Då Wetterlind påträffades flöt han på livbältet liggande på magen med huvudet under vatten. Vid konstgjord andning rann blod ur hans mun och han blödde från ett sår i bakhuvudet som förefallit ytligt. Då det mörknade lämnade båtarna platsen.

Jungman Blomkvist: Stått till rors sedan 10 minuter då Uddeholm minsprängdes 500 meter föröver. Kursen var då 44° på kompassen. Av lufttrycket vid den första explosionen somträffade Argentina slungades Wachtmeister åt sidan på bryggan.Därefter ej sett honom. Blomkvist hoppat överbord tillsammans med stuert Carlsson. Efter en stund påträffat Wetterlind flytande på magen i vattnet iförd livbälte. Blomkvist vänt på honom och sett att W. var blå i ansiktet och blödde ur munnen. Blomkvist och Carlsson togs upp av Ie styrmans båt.

Chief Elowsson: Gick ner i maskinrummet då Uddeholm minsprängdes. Då han kom ner arbetade maskinerna back och han såg motorman Althin lämna maskinrummet.Efter någon minut stoppades maskinerna på order från bryggan. Efter en eller annan minut kom så signal " sakta framåt" men knappt hade maskinerna satts igång då den första minexplosionen träffade Argentina. Maskinerna stannade på grund av att ledningarna från oljetankarna slagits sönder ochbrutit oljetillförseln . Chiefen beordrat alla i maskin upp på däck och själv följt efter. Då han kommit upp till däck kom den andra explosionen.Han satte då på siglivbältet och deltog i arbetet att lösgöra en flotte innan han blev tvungen att hoppa överbord. Togs upp av 2e styrmans båt.

Ie maskinist Dahlquist: Vakthavande i maskin. Då Uddeholm sprängdes slogs först full back från bryggan, sedan stopp, kort därpå sakta framåt. En kort stund därpå kom den första explosionen och maskinerna stannade. Sprungit upp på däck. Sett Althin fram till den andra explosionen, inte senare. Sett en skymt av Wachtmeister då han kom upp på däck. Tog sig upp på en flotte och senare upptagen av 2e styrmans båt.

Hemligt brev från generalkonsulatet i Oslo 8.7. se Uddeholm

Crew List (Kompl SKN, eget)

Befh Nils Gustaf Thunholm, Brötvägen 15,Ålsten, 27.12.83 Sthlm (sedan -25)

Ie styrman Erik Gustaf Persson, Fågelvägen 29,Halmstad, 13.7.97 Halmstad (Ombord sedan 18.3.41)

2e styrman Axel Gustaf Adolf Heinze, Eklandagatan 60D ,Gtbg, 23.9.14 Norrköping

3e styrman Albin Wilhelm Herbert Svensson, Drottningskär,Aspö,1.3.12 Aspö (17.3.42)

Forts

ARGENTINA 6.7.42

Crew list forts

Telegrafist Åke Uno Gustav Brännström, Sthlm (Oscars),12.1.09 Boden
Båtsman Erik Hjalmar Eriksson, Risåsgatan 17,Gtbg, 2.11.88 Alingsås
Timmerman Fritz Adolf Karlsson, Grunnasjöholm, Seglora,9.5.91 Kinnarumma
Matros Anders Bohlin Karlsson, Resö, 7.3.87 Resö
Matros Helge Bertil Ivar Grönquist, Hökegårdsgatan 12,Mölndal, 30.9.11 Karlslund
Matros John Arvid Johansson, Djurgårdsgatan 37, Gtbg, 2.7.96 Morlanda
Matros Johan Sigfrid Andersson, Lisbro, 15.4.12 Torup
Lättmatros Karl Åke Rundström, Sveagatan 18,Gtbg, 23.4.14 Tjärnö
Lättmatros Gustaf Allan Antonsson, Södra Grundsund, 12.3.15 Grundsund
Lättmatros Nils Inge Kristiansson, Kvarnbergsgatan 7, Gtbg, 18.5.17 Släp
Jungman Nils Reinhold Reinholdson, Vad, 26.6.22 Söderbärke
Jungman Lars Åke Harald Blomquist, Lorensbergsg,17, Gtbg,27.9.24 Oxelösund
Chief Johannes Elowsson, Styrsögatan 3,Gtbg, 26.1.87 Ystad (4 år ombord)
Ie maskinist Nils Bernhard Almér Dahlquist, Brunkebergsg.3,Gtbg,12.2.05
2e maskinist John Erik Reidstedt, Lönngatan 54e, Malmö, 3.6.15 Malmö
Kylmaskinist Eigil Overgaard, Bromölla, 24.1.08 Ivetofta
Maskinassistent Ernst Fritz Fridolf Skoog, Landsvägen 28, Gtbg, 23.3.02 Gällivare
Elektriker Nils Oscar Adeling, Helgagatan 36, Sthlm, 17.2.97 Sthlm
Svarvare Ludwig Herman Wallin, Mellangatan 9, Gtbg, 2.10.84 Djursholm
Ie motorman Karl Einar Skönwall, Bergdahlsgatan 10,Borås,12.6.95 Borås
Ie motorman Karl Einar Karlsson, Småröd, Högstorp, 21.5.12 Gräsvik
Ie motorman Adolf Henning Åberg, Nyvong, 20.10.02 Kvidinge
+ 2e motorman Kurt Håkan Erland Althin, Björkelund, Fredriksdal,Malmbäck
(På Vollrath Tham 10.11.41) 31.10.18 Malmbäck
2e motorman Nils Erik Lennart Karlsson, Södergatan 8,Vänersborg, 24.3.19 Vär
2e motorman Bror Gösta Bengtsson, Ia långgatan 8,Gtbg, 28.11.14 Kyrkhult
2e motorman Sten Göte Gottfrid Forsén, Listergatan 5,Malmö, 24.1.13 Karlsham
2e motorman Irving Stanley Göransson, Arild, 3.6.18 Brooklyn,New York
Stuert John Hugo Carlsson, Slottskogsgatan 60,Gtbg , 8.1.00 Göteborg
Ie kock Arne Herbert Wikström, Bangatan 34,Gtbg, 20.1.09 Kalvsund
+ Kockelev Anton William Pihlstrand, Trelleborg, 30.1.18 Simrishamn
(SKN: livsfarligt skadad i magen, avled på sjukhus i Mandal)
Salongsuppassare Gösta Helge Palmé,Kungsgatan 56, Gtbg, 5.12.13 Göteborg
Stuertsbiträde Kurt Ivan Larsson, Kronhusgatan 23,Gtbg, 1.5.24 Gtbg

xxx xx

+ Kontrollofficer,Kommendörkaptenen av 1a graden ,i flottans reserv,greve Gotthard Georg Gustaf Wachtmeister af Johannishus,Sthlm, 5.1.82 i Malmö (Kom ombord i Buenos Aires) Gift 1918 med Louise Ebba W. 3 barn. Konungens adjutant 1925. Chef på kryssaren Fylgia -31.

+ Konsulatspassagerare Sven Tore Wetterlind, Katarina församl. Sthlm 3.7.13 Sthlm
Motorman.

HEMLIG

ARGENTINA 6.7.42

KK memorial 16.9. 42 Ej för publicering

Orsak: Argentina torde av allt att döma hava gått förlorad genom ett flertal explosioner från förankrade minor intill fartygets undervattenskropp.(!)

Då sådana minor icke rimligtvis kunna fällas från i farvattnet opererande ubåtar och ännu mindre från flygmaskiner, på det stora djup av över 300 meter som härom är ifråga, synes båda fartygen hava råkat in i det minfält som några veckor tidigare blivit utlagt och tillkännagivits den 19 juni 1942 av den Tyska Riksregeringen. Visserligen ligger olycksplatsen ca 1 naut.mil utanför gränsen till detta minfält,men synes mig Argentinas position ha varit approximativ vid olyckstillfället. Därjämte kan , med avseende på minfältets sträckning , en viss felnedläggningsmarginal på ett par tusen meter ha ägt rum.Tillkännagivandet säger att den av Riksregeringen den 9 april 1940 bekantgjorda minspärren i Skagerack utvidgats med omedelbar verkan: i O.till förbindelselinjen Ulvöy ljudboj--Bulbjerg: i W. till förbindelselinjen Lister fyr - Tyborön (sydspetsen av Agger Tange). (Minspärrens tidigare gränser se Marinstabens Sjöfartsdetalj Meddelande den 10.4.40, nr 30/40) Enligt vad Brittiska Amiralitetet den 12.4.40 meddelat skall minor ha utlagts inom följande områden: från Holländska gränsen till long O.5° 0'- lat.N 56°0', long O.5°0'-lat N 60 0', long . O.4°0'- Nordgräns: lat N 60°0'till Norska kusten,norska kusten till svenska gränsen. Ostgräns: Svenska territorialgränsen. Sydgräns: I kattegatt ,lat N 57° 0'. - I Skagerack finns en minfri seglingsränna från Vamskärs fyr,Strömstad ut i Nordsjön. Denna ränna sträcker sig 10 naut. mil på vardera sidan av en linje som sammanbinder följande punkter: Lat N 58°46'- Long O. 11° 0', lat N 57°30', long O 07°50', lat N 57°30' long O 04° 38'. - Vid olyckstillfället befann sig Argentina ett par distansminuter norr om denna farleds nordligaste gräns. Då det emellertid visat sig att under de 2 år 5 månader som ovan nämnda minfält har existerat , inga minor kunnat konstaeras i djuprännan Söder om Norge. (Med undantag av smärre fält, utlagda de senaste månaderna å relativt grunt vatten på Danmarks NW-kust_) torde man kunna draga den slutsatsen att minexplosionerna icke förorsakats av engelska förankrade minor. - Enligt seglingsinstruktionerna som respektive befh erhållit genom Sjöfartskommittén 1939 och Svenska beskickningen i Buenos Aires skulle fartygen genom Nordsjön och Skagerack passera följande punkter: Från Skopenfjorden vid Färöarna till position lat N 62°00'-long O 3°00' därifrån i sydlig riktning till lat N.57°30', long O 4°00'. Sedan fartygen något senare kommit in i den tidigare nämnda engelska 20 nautiska

ARGENTINA 6.7. 42

mil breda rännan med rv kurs 90°,bibehölls denna kurs till dess man angjort position lat N 57°30' - long O 7° 00' ,där kursändring företogs 48° BB hän. Kursen bar då rätt på "Vestregabet". = Sydvästra inloppet till Kristiansandsfjorden. - Denna kursanvisning har efter de båda fartygens krigsförlisning blivit ändrad av de tyska marinmyndigheterna, Det synes mig dock vara ägnat att förvåna att inte vederbörande svenska myndigheter per radio varnat Argentinas och Uddeholms befälhavare för det i västlig riktning utökade tyska minfältet, så att man ombord varit i tillfälle att vidtaga extraordinära säkerhetsåtgärder då fartygen nalkades den farliga zonen.

Särskilda anmärkningar: Av de 3 omkona har senare greve Wachtmeisters lik funnits ilandflutet på Norska kusten.

Ex officio
Bo Bergström

SKNEIII 235 Besättningarnas hemsändande

P.M. Generalkonsul Westring, Oslo, 8,7. till UD:
Vicekonsuln i Mandal, Bessesen, (tel. Mandal 1077) meddelade 8.7 att 66 man kommit iland i Mandal från Uddeholm och Argentina.Av dessa ha 3 inlagts på sjukhus. Konsul Due i Kristiansand meddelande 8.7att 65 av de 66 räddade förpassas med ss Kristiansand (473 ton) med avgång från Kristiansand kl 03 den 9 juli och ankomst till Oslo samma dag kl 20.30.Närmare upplysningar genom E.Whittingtons Eftr. Dampskibsekspedisjon ,Skippergaten 4,Oslo,tel 29946. Herr Juel därstädes meddelade att de får kvarligga ombord natten till den 10 juli.Konsul Due hade av Seekommandanten erfarit att Oberleutnant Martens upptagit en förklaring av den båda fartygsbefälhavarna,vilken skulle läggas till grund för en rapport till Admiral Norwegen. Argentinas befh meddelade 8 juli att den på sjukhus kvarliggande är Anton Pihlstrand, Ex Argentina, f. 30.1.18 som är livsfarligt skadad (tre hål i tarmarna) och kommer enligt läkarna sannolikt att avlida. ((Pihlstrand dog på sjukhuset.)) - Kapten Thunholm upplyste vidare att ingen mat kan erhållas ombord på ss Kristiansand varför bespisning bör ordnas vid framkomsten till Oslo samt före avresan följande dag.Rederiet bör underrättas om ankomsten till Gtbg för ordnande av förläggning och förplägnad. Argentina hade träffats av 2 minor om STB och en mina om BB och sjunkit inom 3 minuter. Inga papper hade därför kunnat räddas och endast följande uppgifter lämnas om de saknad:
KK i Flottans reserv, greve Gotthard (Hardy) Georg Gustaf Wachtmeister,f-82 kontrollofficer, kom ombord i Buenos Aires.
Motormannen Allthin och konsulatspassageraren Wetterlind.
Kapten Thunholm hade emellertdi från Santos telegraferat alla upplysningar om dessa till rederiet.Att så många kunde räddas berodde på att 2 livbåtar

ARGENTINA 6.7.42

voro ute för att bispringa Uddeholm som gick före Argentina och som minsprängdes 5 minuter tidigare. (Men likväl sjönk senare än Argentina) Ingen minlots hade funnits ombord. Fartygen hade valt kursen efter Sjöfartskommitténs anvisningar , men hade icke notifierats om utvidgningen av den Tyska minspärren i Skagerack. (Se 681 GK 20.6.42), ehuru de stått i daglig radioförbindelse med rederierna.

Oslo 8 juli 42
Westring

Kung, Utrikesdepartementet.
Handelsavd.

Stockholm 23 juli 1942
Förtroligt

Till Bankinspektör Lindeberg, SKN.

I anslutning till Kommendörkapten Koch's skrivelse av gårdagen (Se Uddeholm) ang. ms Argentinas och Uddeholms förolyckande har Jag äran härmed översända en genom konsulatet i Oslo införskaffad rapport i saken uppgjord av vederbörande tyska marinmyndigheter i Norge.

Enligt uppdrag
Grönwall (?)

===========================

ABWEHRSTELLE NORWEGEN
in OSLO.

Abschrift.

Betr. Untergang der Schwed. Schiffe
Uddeholm und Argentina.

Am 6.7.42 gegen 19.30 Uhr sind die beiden Schiffe Uddeholm und Argentina auf der reise von Argentinien nach Gothenburg an der südküste Norwegens durch mineneinwirkung gesunken.
Der Untergang der Schiffe stellt sich nach den Aussagen der Schwed.Besatzung , bszw des Sched. Kontrolloffiziers, Fregattenkapitän Koch, gegenüber den Deutschen Behörden in Kristiansand und Oslo wie folgt dar: MS Uddeholm lief am 13 und ms Argentina am 15.6.42 von Santos nach Gothenburg aus. Die Schiffe verliessen gemeinsam am 4 juli 14 Uhr den Hafen Thorshaven auf den Faröer Inseln, den sie zwecks Englischer kontrolle angelaufen hatten. Die zu steuernden Kurse waren vod der Schwed. Regierung vorgeschrieben. Die Nachrichten bezgl. der erweiterung des Deutschen Warngebietes in Skagerack wurden anbord durch Rundfunk empfangen. Von der Schwed. Regierung kam angeblich keine anordnung dass die Kurse daraufhin geändert werden sollten. Der zuerst angesteuerte punkt D auf 62° N.- 3° O. wurde am 5 juli 12 Uhr erreicht. Gegen 11.00 Uhr wurde das Schiff noch am selben Tage von einem Englischen Aufklärer und gegen 12.00 Uhr von einem Deutschen Flugzeug überflogen. Punkt C auf 57° 30′N - 4° O. wurde am 6 juli

ARGENTINA 6.7.42

12.30 Uhr erreicht und kurs auf Punkt B (57° 30′ N - 7° O.) abgesetzt. Das Wetter war teilweise unsichtig. Um 12.00 Uhr hatten die beiden Schiffe eine Breitenbestimmung. Die Tiefen wurden übereinstimmend mit der Karte gefunden. Der Kapitän des ms Argentina war der meinung dass er nach diesen Lotungen ungefähr 2 Minuten südlicher stand. Um 18.00 Uhr war klares Wetter, so dass eine länge genommen werden konnte. Von Punkt B wurde nunmehr der Kurs auf Punkt A vor der "Westere Gabet" abgesetzt. Das erreichet der 200 meter Lotlinie wurde nach 2 Seemeilen festgestellt und weiter 11 Seemeilen abgelaufen. Als erstes Schiff fuhr Uddeholm. Argentina folgte im abstand von ca 800 meter. Der Sicht betrug etwa 5 Seemeilen. Vermeintlich auf 57 39,5′ N - 7 16,5′ O. erhielt Uddeholm einen Minentreffer bei Luke 2 an BB-seite, darauf einen zweiten Treffer bei Luke I an STB und den dritten in vorderen Maschinenraum. Torpedolaufbahnen wurden nicht gesehen. Das Schiff zeigte starke schlagseite nach BB. Alle Boote dieser Seite waren zerstört. In den STB-Booten verliess die Mannschaft das Schiff Argentina beobachtete die 3 Wasserfontänen über Masthöhe und unmittelbar nachdem Uddeholm um 19.20 Uhr den ersten Minentreffer hatte wurden die Maschinen AK zurückbefohlen , das Schiff zum stehen gebracht und die Boote ausgesetzt. Diese waren eben frei vom Schiff als auch Argentina gegen 19.25 Uhr den ersten treffer an STB Luke 3 erhielt, kurz darauf einen weiteren Treffer an BB und eine Explosion in der Maschine.Die Mannschaft sprang über bord und wurde von der eigenen Booten aufgenommen. Dann ging das Schiff mit dem Steven hoch, sackte Achtern bis zue hälfte weg,erhielt einen weiteren Treffer und ging unter. Nach dem letzten Treffer erhob es sich nochmal um ungefähr 5 meter. Die Boote suchten bis 21.00 Uhr am 6 juli nach drei vermissten. Grosse mengen von Baumwollballen, Fässern usw. trieben auf dem Wasser. Es wurde niemand mehr gefundeb und die Boote nahmen dann Kurs aud die Küste. Am 7 juli 10.00 Uhr gingen die Besatzungen bei Aas an land (58° 1′ N - 7° 38,3′ O.) an Land und von dort mit Norwegischen Motorbooten - Rettungsboote im schlepp - nach Mandal. Gegen 15.00 Uhr meldeten sie sich beim Ortskommandanten. Nach bekanntwerden des unterganges der beiden Schiffe wurde von Deutscher seite der Flug-Seenot-Dienst zur Unfallstelle beordert. Abgesehen von einem unbemannten Floss,Wracktrümmern und Baumwollballen konnten keinerlei anzeichen dafür entdeckt werden dass sich noch überlebende an der Unfallstelle befanden. Die Schwed.Besatzungen wurden vom Seekommandantur Kristiansand aufgenommen, mit Verpflegung und dem Notwendigsten versehen nach Oslo überführt. Der Schwed. Kontrolloffizier Fregattenkapitän Koch, wurde bereits am 8 juli nach betreuung durch den Seekommandant Kristiansand Abends per Eisenbahn nach Oslo in Marsch gesetzt Koch würde am nächsten Morgen in Oslo im auftrage des Admiral Norwegen empfangen und seine weiterreise für denselben Tag nach Schweden in

ARGENTINA 6.7 .42

zusammenarbeit mit dem Schwed. Generalkonsul vorbereitet. Die Aussagen des Kontrolloffiziers bezgl. des Unfalls stimmten überein mit denen der Kapitäne, welche diese in Kristiansand bereits gemacht hatten. Koch wurde am Vormittag seiner ankunft in Oslo vom stellvertretenden Kommandierenden Admiral Marschall empfangen, der ihn zu seiner Rettung beglückwünschte, befehl zur weiteren betreuung an die entsprechenden Offiziere gab , und in der unterhaltung mit Koch bedauerte dass der Unfall der Schiffe innerhalb der Deutschen Gewässer durch Feindliche Minen eintrat.
Die übrige Besatzung wurde auf dem Seewege von Kristiansand nach Oslo übergeführt .Ankunft Oslo am 9 juli 21.00 Uhr, empfang und betreuung, Ausstattung mit dem notwendigsten sowie mit Rauchwaren und Getränken durch beauftragten des Admiral Norwegen. Die wiederholten aussagen der Kapitäne an demselben Abend in anwesenheit des Schwed. Generalkonsuls ergaben keinerlei neue Gesichtspunkte. Lediglich bestand in der meinung der Kapitäne hinsichtlich der Intervalle der Detonationen eine durch die Schockwirkung verständliche verschiedenartige auffassung. Die Besatzung wurde nach ausstellung eines Sammelvisums am 10 juli frühmorgens mit von Admiral Norwegen zur verfügung gestelltem Kraftwagen zum Bahnhof transportiert zwecks weiterbeförderung mit Fahrplanmässigem Zug nach Schweden, Der Generalkonsul sowie die Schwedsichen Kapitäne sprachen den Deutschen Offizieren für die betreuung und die fürsorge gegenüber den Schiffbrüchigen ihren Herzlichsten Dank aus. - Die Tatsache, dass am Tage vor dem Unfall durch Deutsche Luftaufklärung ein Englischer U-boot im Gebiet der Unfallstelle operiered gemeldet wurde, sowie der Englische Minenabwurf in den Sundgewässern und schliesslich die Torpedierung von Schwed. Schiffe durch Russische Seestreitkräfte zu den gleichen Zeitpunkt war auch dem Schwed. Generalkonsul sowie die Schwed. Kapitänen bekannt. Da ausserdem das Minengebiet von der Unfallsstelle noch erheblich entfernt war, liegt die vermutung nahe, dass die Schiffe durch Feindeinwirkungen zum untergang gebracht wurden. Anschliessend brachte der Schwed. Generalkosnul gegenüber den Deutschen Offizieren (beauftrgate des Admirals Norwegen) seinen Dank föhr ihre betreuungen des Schiffsbrüchigen zur ausdruck

---

Livbåtar & flottar

Argentinas 2 livbåtar, varav en med motor, bogserades till Kristiansand från Mandal av en skuta och togs hem till Göteborg av Margaret Johnssn den 9.9.42 ochden 21.9 köpte rederiet båtarna av SKN för 3100 kr.
Den 13 juli bärgade GG 410 Carmel av Hönö, skeppare Osborne Krook, norr om Skagen en flotte märkt Argentina -Göteborg, 2,87 x 2,48 meter, höjd 94 cm,uppburen av 6 fat med kantbräden och dubbla mantåg runt om,men utan proviantboxar. - En likadan flotte bärgades den 17 juli norr om Skagen

ARGENTINA 6.7. 42

Skagen avGG 55 Beatrice, befh A.Börjesson, och infördes till Klippans tullstation i Göteborg.Flottarna såldes på auktion 13.3.43 för 25 kr styck till Billeruds AB i Säffle. En sönderslagen livbåt bärgats av ångtrålaren Wiros - den dög bara till kaffeved - . GG 467 Nautic av Donsö tagit vara på ett livbälte från Argentina som såldes på tullauktion för 5 kr. till herr Karl Linder. Proveny för SKN 45:20

Assurans & effekter

SKN 21.7.42 utbetalat till rederiet 5.075.000 plus revers 1.675.000 kr löst 29.7.42

SKN 25.10.42 för effekter ersatt 22874:54

Befh förlorat för 7830:- , SKN ersatt 1800:- (Smoking, 3 kostymer,2 uniförmer, 30 skjortor, 96 par strumpor, 2 läderväskor, cogarrettetui i silver, manschettknappar i guld, oljemålning, fotografier etc)

Ie styrman förlorat för 2239:- SKN ersatt 1012:50

2e styrman -"- för 3982:- -"- 787:50 osv

De flesta hade souvenirer med sig från Sydamerika (Tavlor, skrin, lampor, schackspel mm) och många hade kameror eller egen radio.

Stuert fick inget för sin Remington skrivmaskin värd 240:-

Kockelev Pihlstrands dödsbo i St.Olof utkvitterat 475:- den 22.1.43

Anhöriga till konsulatspassagerare Wetterlind fick bara 200 kr för effekter

Motorman Allthins moder,Anna,fick ut 475 av rederiet (SKN ersatt 337:50)

Chiefen förlorat för 3430:- inkl guldur 325:-,Radio 250:- (SKN 1012:50)

Ninnie Wachtmeister 3.9.42 fått 2500:- för makens effekter.

UDHP 80c 3516

INTE CM:s fel, inte heller UD:s

PM till TT från UD per telefon 17.7.42

Vid tidningarnas förfrågan om UD:s synpunkter på kapten Thunholms anklagelser under sjöförhöret i Göteborg, har först och främst framhållits att CM icke kan på något sätt lastas för det inträffade, enär lejdtrafiken skötes av UD ensamt. Vidare har framhållits att UD å sin sida icke gjort sig skyldigt till någon underlåtenhet genom att ej ge instruktioner om en ny kurs i anledning av de Tyska myndigheternas yillkännagivande den 19.6 om ändrade minförhållanden i Skagerack, enär dessa icke inverkat på den för färden i dessa farvatten gällande routen. Efter den 19.6 har flera svenska lejdfartyg lyckligt passerat Skagerackspärren såväl på in- som utgående, följande exakt samma route som de nu förolyckade fartygen. Tyska marinmyndigheterna I Norge ha bekräftat att Argentina och Uddeholm vid minsprängningen befunno sig på den anvisade routen. Den exakta platsen för olyckan förefaller för övrigt - enligt hittills tillgängliga uppgifter - icke ligga inom ett område som beröres i det Tyska tillkännagivandet den 19 juni.

ARGENTINA 6.7. 42

Kockelev Pihlstrands död

Red AB Nordstjernan 16.7.42 till UD översänt "Tillståndsbevis för begravning" för den på sjukhuset i Mandal avlidne kockeleven Anton William Pihlstrand.

Hemliga tyska dokument inköpta av UD i Berlin 1951

Brev 23.5.51 från generalkonsulatet i Berlin till sekr. Anger,UD.

Broder

Från en tysk, herr S.Menz, har vi mottagit förslutna, visserligen starkt förbrända, men kanske ändå intressanta dossier från f.d OKM, innehållande delvis hemliga aktstycken rörande de svenska fartygen Uddeholm och Argentinas undergång i Nordsjön 1942, ävensom ombordtagandet i Kristiansand av svenska sjömän från Temnaren. Ägaren är villig överlåta äganderätten för ett belopp av 150 västmark.Då vi här sakna möjlighet att bedöma om saken är värd detta pris, ber jag dig underställa den vederbörande instanser i Stockholm och så snart sig göra låter meddela, om man accepterar anbudet. Ägaren är nämligen mycket ivrig att få tillbaka konvolutet.

Med hjärtliga hälsningar

Din tillgivne

Renêt Belding

P.M. angående inköp av visst aktmaterial

Den genom generalkonsulatet i Berlin till oss erbjudna arkivdossiern erbjuder utan tvekan ett klart intresse. Jag skulle vilja föreslå, att den inköpes för det yrkade beloppet och nu omedelbart ifråga om de oförstörda delarna fotograferas genom arkivets försorg. En konservering skulle ställa sig både svår och ytterst dyrbar, men jag skulle anse det lämpligt att dossieren efter fotograferingen genom vår ambassad i London översändes till Foreign Office Library, till vars stora deposition ur Auswärtiges Amts arkiv den rätteligen hör. Härvid skall naturligtvis intet nämnas om förhistorien, emn hag tror, att gesten skulle senteras på Engelsk sida och möjligen i någon mån underlätta våra egna förahndlingar rörande de sedan avsevärd tid abbrutna leveranserna av fotostatmaterialet

Oläsligt namn (Winurs?)

(Till byråchef Åström)

Förtroligt, till generalkonsul Eyvind Bratt,Berlin

från UD den 12.6.51 bemyndigades denne axx av Anger att inköpa dossieren för 150 västmark. Utbetalningen bekrfäftats den 30.6.51 "Utbetalat 150 Västmark till herr S.Menz för förvärvande av dokument som tillställts departementets politiskka avdelning.

VAR FINNS DESSA FOTOSTATER??

ARGENTINA 6.7.42

Minfältsutvidgningen okänd för Ecuador

Ecuadors kontrollofficer ,KK Carl Cassel, skrev i sin rapport 4.8.42: (Ecuador avgick från Göteborg 4.7.42 och låg i Kristiansand tillsammans med Stegeholm 6-11.7) " Det tyska minfält vari Argentina och Uddeholm sprängdes den 6.7 ,var okänt för befh och mig. Inte ett ord nämnt om detta under vårt sammanträde i Sjöfartskommittén i Göteborg den 4.7 oaktat minutläggningen redan då genom generalkonsulatet i Oslo officiellt meddelats svenska myndigheter och oaktat upplysning därom lämnats i UFS nr 27 den 3 juli, ett nummer som icke kommit Ecuadors befh till hands. De tyska marinmyndigheterna i Kristiansand visade oss det största tillmötesgående och all möjlig hjälpsamhet. Ecuador avgick kl 04 den 11 juli, enligt order från CM via generalkonsulatet i Oslo, till Lindesnes och därifrån med W kurs till den i tidigare seglingsinstruktioner fastställda kurslinjen mellan punkterna C och D. Anlände Thorshavn den 13 juli. 8 drivminor siktats på vägen .

Engelsk position för förlisningen

Gullmarens kontrollofficer Eric Bolling uppgav i rapport till CM 3.8.42 att lieutnant R.N.V.R Morgan på Färöarna uppgivit positionen för Argentinas och Uddeholms förlisning till N. 57 39,5′ - O. 7 16,5′. "Minfältet vore tyskt och är officiellt aviserat i UFS den 2.7.42."

KK Wachtmeisters lik illa tilltygat

(Egna noteringar: Greve Wachtmeisters lik flöt iland vid Grimstad den 11.8.42. Vid eldbegängelsen i Kristiansand några dagar senare paraderade tysk hedersvakt. Urnan sändes till Stockholm)
MS Temnaresn kontrollofficer A. Natt och Dag, på utresa, rapporterade från Arendal den 18.11.42 att 3 tyskar i uniform, ingen av högre grad än furir,kommit ombord från en läckande eka. De verkade alla synnerligen deprimerade och uttalade sig mycket fritt om kriget. Mörklagt överallt iland. Den 19.11 kom Temnaren till Kristiansand. En Kapitänleutnant och en Oberleutnant med 4 fänrikar inspekterat ombord. Kapitänleutnanten uttallat en stilla önskan att kriget måtte ta slut. Han berättade att kk Wachtmeisters lik varit illa åtgånget av explosionen och av fiskmåsar samt saknat sin signetring. Han uttryckte sin och övriga officerares beklagande och deltagande till Svenska sjöofficerskåren och önskade Temnaren eine gute Reise. Kraftig spärrled av luftvärnet runt staden under en halvtimme vid midnatt. Avgått kl 08 den 20.11.42 och anlänt till Buenos Aires den 15.12

Brev 17.8 42 Grönwall,UD, till byråchef Nils Ståhle,UD

Käre Nils!

Efter kommendörkapten Wachtmeisters kremation i Kristiansand vidtagas

ARGENTINA 6.7. 42

nu åtgärder för stoftets transport till sverige. Det kan förväntas hit tidigast lördag den 22 ds och jordfästningen kommer antagligen att äga rum i Wachtmeisters hemort Nättraby.Jag har inte velat underlmta att underrätta dig om ovanstående, då vi få tänka på hur Departementet lämpligast bör låta sig representeras vid gravsättningen och i övrigt hylla den bortgångnes minne. Vore tacksam få höra din mening härom.

Utdrag ur Chiles kontrollofficers rapport

MS Chile, kontrollofficer kapten Odquist, avgick från Göteborg 14.8.42 och kom till Kristiansand samma dag på kvällen. "De tyska officerarna omtalade att man funnit KK Wachtmeisters lik flytande med livbälte. Inga tecken till yttre våld hade kunnat upptäckas. Man var angelägen framhålla att greve Wachtmeisters stoft visats stora hedersbetygelser i Kristiansand bl.a i form av en stor paraderingsstyrka och salut. De skyllde Argentinas och Uddeholms undergång på engelska minor." (Chile kom 6.9.42 till B.A.)

UD H-1545

LASTEN

Argentinas last utgjordes av 5.870.327 kg styckegods:

Bomull 1.931.650 kg	Bomullsgarn 2128 kg
Solrosexpeller 1.635.285 kg	Gåvopaket till SV.RK 1965 kg
Kaffe 540.000 kg	Haircloth 906 kg (Tageltyg)
Jordnötsexpeller 267.218 kg	Sot 220 kg
Förbandsbomull 47.456 kg	Bomullslinor 196 kg
Ris 549.975 kg	Ylleartiklar 1023 kg
Bomullsfröexpeller 150.000 kg	Rödspön & travspön 52 kg
Ullgarn 48.357 kg	Gummi Arabicum 3999 kg
Ullvävnader 18.073 kg	292xpersonliga
Solroskakor 59.000 kg	292 kg personliga effekter till
Bomullsvävnader 7520 kg	von Knorring, UD, Stockholm.
Hårgarn 7601 kg	
Bomullsartiklar 2411 kg	

======= ======= ===== ====

78.770 kg textilier från Montevideo var ettparti som utskeppats 9.4.42 från Liverpool med Tudor Star till Montevideo där partiet omlastats till ms Argentina. Tudor Star var båtlägenhet nr 2 i den s.k Montevideotrafiken som inletts med båt nr 1 från Liverpool den 16.3.42. Partiet omfattade bomulls-& yllevaror, kostymtyger, vattulin, sporpoplin, kamgarn, ullgarn, gethårsgarn, raggsocksgarn, kamgarn, lakansväv, skjorttyger, haircloth, satin, kragar, manschetter mm till ett stort antal herrekiperingar, varuhus, ullspinnerier och skrädderier i Sverige.

ARGENTINA 6.7.42

LASTEN forts.

Bomull 10486 balar
Risgryn 7333 säckar
Solrosexpeller 1453 ton
Bomullsfrökakor 440 ton
Sölroskakor 59 ton
Textilier 270 balar
Textilier, garner 269 lådor & 2 säckar
Förbandsvadd 125 balar 20 ton
Gummi Arabicum 40 säckar
Gåvopaket 11 lådor

Kaffe 9000 säckar
Ridspön 1 låda
Sot 4 lådor

Ovanstående last assurerad i SKN för 6.585.244 kr
SKN 21.7.42 - 10.3.43 utbetalat 6.487.659:81

De stora lastägarna var Kooperativa förbundet, Sthlm, Svenska Bomulls-importföreningen 1939,Gtbg, Svenska Kolonilalgrossister AB,Göteborg, Svenska Spannmåls AB i Sthlm, AB Hakon Svensson, Västerås , och (för 5 ton Gummi Arabicum) AB Neopharma,Stockholm.

Egna noteringar

Kompletterande om undergången

Argentinas position enlig rapport: N 57 43′ - 0.7 22′
Uddehoms -"- -"- N 57 43′ - 0 7 22,5′
Lloyds position för katastrofen: N 57 39′ - 0.7 10′
Amiralitetets -"-- N 57 39,5′ - 0. 7 16,5′

========= ============ === ====

Argentina träffades av 3 minexplosioner och strax innan hon sjönk av en fjärde explosion, efter vilken hon snabbt sjönk med aktern före.
Uddeholm träffades av 3 minexplosioner och gick ner med stäven före.

==== ==== ===

Motorman Wetterlinds lik lämpade överbord från livbåten eftersom båten var till trängsel fylld av skeppsbrutna.
KK Wachmeister sågs sist ,efter den första explosionen, vid en avsliten lejdare från bryggan ner till båtdäck ifärd med att sätta på sig livbältet. Hann inte ner förrän nästa explosion nästan klöv fartyget och hann troligen kastades överbord av tryckvågen.
Motorman Althin sågs ligga med avslitna ben under en nerfallen lastbom och kroppen sopades överbord av tryckvågen vid den andra explosionen.
Kockelev Pihlstrand träffats av flera splitter i magen och avled den 11.7 på sjukhuset i Mandal innan UD ännu fåttt tag i hans föräldrar som rest på semester.

Fort

ARGENTINA 6.7.42

Maskinelev Skoog hoppade överbord i skinnjacka och allt och fick simma i 15 minuter innan han kom i närheten av en flotte och hjälptes upp på den. Han bärgade KK Wachtmeisters uniformsmössa och satte den på sig . Att Uddeholms mässuppassare Backman, som hoppat överbord då Uddeholm min sprängdes, påträffades av Argentinas 2e styrmans båt var en ren slump. Backman låg och flöt på resterna av en krossad livbåt från Uddeholm. 2e styrmans båt tog upp 11 man, de övriga fördelades på Uddeholms livbåtar. - I Oslo delade en tysk officer med stab ut över 1000 cigarretter och 12 liter fransk cognac till de skeppsbrutna då de anlände med ångaren Kristiansand, vilket filmades av en soldat. I tyska bussar fördes de till stationen. - Hevet på undergångsplatsen var på flera sjömils yta belamrat av bomullsbalar, lådor och vrakgods. 40 säckar med Gummi Arabicum slutade som Danska cykeldäck. 60-70 familjer på Jyllands västkust fick i februari 43 dela på 70.000 kr i bärgarlön för ilandförda bomullsbalar. Även på Koster i Bohuslän drev balar iland på skären .



ARGENTINA 6.7.42

Historik

Motorfartyg på 5300 brton byggt 1935 vid Göteverken i Göteborg av stål.
L. 128,2 B. 17 Tillhörigt red AB Nordstjernan (Axel Ax:son Johnssob) i Stockholm, 7060 dw. Argentina inledde 1935 en helt ny serie av fartyg för Johnsonlinjen med Ia klass-inredning för 24 passagerare och 15½ knops fart Argentina sjösattes den 8.1.35, döpt av hustrun till Argentinas charge d'affaires dr Alberto Vignes. Lev 21.3.35 varvid man uppnådde 17 knop mot kontrakterade 15½. Bland provtursgästerna var handelsminister Fritjof Ekman ecklesiastikminister Arthur Engberg, bankir Marcus Wallenberg j:r, generalkonsul Axel Ax:son Johnsson, skeppsredare Gunnar Carlsson, direktör Axel Kromnow,konsul Ivar Fallenius, Götaverkens VD Ernst Hedén ,ing. von Bülow m Med denna nya fartygsserie fick man ner restiden Göteborg- Rio de Janeiro till 15 dygn. -Open sheleterdäckare med 3 genomgående däck, 5 stora rum av vilka rum nr 3 och delvis nr 2 och 4 inretts som kyllastrum med ett fler tal av varandra oberoende mindre kylrum för temp ner till - 12 c.
2 master, ett par bompålar mellan lucka 3 och 3, 16 el. ASEA-winschar. Djup till shelterdäck 11,43 meter. Kolsyresläckningssystem i alla rum med fire detector på bryggan. All befälsinredning midskepps, hytter för ekonomipersonalen akterut, däcks- och maskinmanskapet i 2-manshytter i backen. Postrum, proviantförråd och proviantkylrum i mellandäck STB midskepps. -
2 st 8-cyl. 4-takts enkelv. Götaverkenmotorer på tillsammans 6800 ihkr.
4 st 3-cyl.4-takts hjälpmotorer på vardera 150 hkr, direktkopplade till 4 100 kw generatorer. 2 st 300-tons kylvattenpumpar, 2 st smörjoljepumpar om vardera 110 ton/tim., 2 smörjoljekylare, 2 direktdrivna länspumpar, en 20-tons kollänspump, sanitetspumpar, 3 st De Laval oljeseparatorer, hydroforanläggning för salt- ochfärskvatten, en oljeeldad 150 kvft korstubpanna för värmeledning,ångluftkompressor etc. Ett kylmasineri för lastrumme och ett för proviantrummen . Nybyggnadspris 1935 var 4 miljoner kronor. -

Passagerarinredningen

Ljusgårdsliknande trapphall i tre våningar, panelad i ek och alm med intarsior i tenn och svart päronträ.
Matsalong med spegelglasskott, sammanbyggda frontfönster, undre halvpanel i jaccarandastav med tenninläggningar, överpanel i polerad lönn, purpurröd Axminstermatta, mahohnymöbler med stolarna klädda i röd sammet, 2 oljemålningar, en dominerad av ett Slottsbackslejon, den andra visande frihetsstatyn framför Parlamentsbyggnaden i Buenos Aires.
En lyxsvit med dag-sov- och badrum låg på matsalongens STB-sida. Sovrummet var inrett i gråbetsad björk med grön heltäckande matta, medan salongen var tapetserad i ljusblått siden med svart matta, takbalkar av mahogny och mahognymöbler med blå klädsel. Badrummet i rosa.

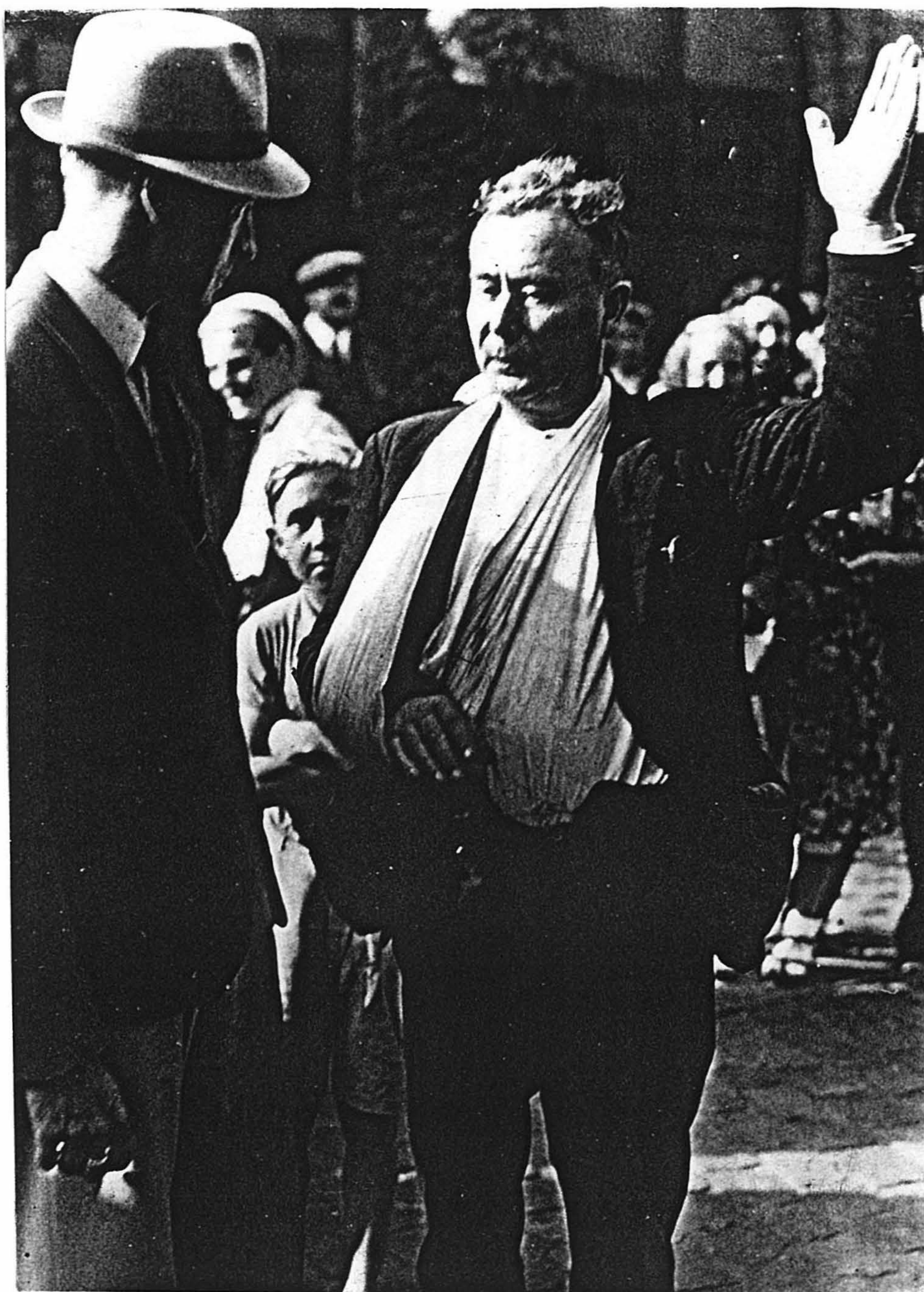
ARGENTINA 6.7.42

Befh svit låg om matsalongens BB-sida och var panelad i mohogny och björk med sovhyttenhållenii beige med terracottafärgad heltäckande matta.
Salongen låg på förkant av promenaddäck och var inklädd med stavpanel av Amerikansk valnöt.Över en öppen spis i Napoleonmarmor hängde en stor landskapsmålning av Kallstenius j:r ,flankerad av lampetter. Soffor,fåtöljer och bord i valnöt. Taket cremefärgat med indirekt plafondbelysning . Heltäckande terracottafärgad matta av samma slag som de i hytterna.Durken av ruboleum. Radiogrammofon och bokskåp.
Stort verandecafé , helt inglasat, med bord och stolar i rotting och beige skott. Hallen på promenaddäck hade blågön lackerad överpanel och ett kammarpiano lackerat i rött och svart från Arvika Pianofabrik. Nedre vestibulen var panelad i mörkbetsad polerad ek med inläggningar av svart päronträ och tenn , med överpanel av alm, vuxen i Göteborg.
1? stora ljusa passagerarhytter med badrum, inredda i mahogny med beiga skott och svenska tyger som möbelklädsel. Badrummen i glada färger.
Rostfritt stål i stor utsträckning använts ombord bl.a till sängar,trappräcken, badkar, fönsterramar, kranar och rör i badrummen,diskbänkar,kokkärl ochpropellrar. - Argentinas jungfruresa gick till Buenos Aires, Rio och Santos där det eleganta fartyget rönte stor uppmärksamhet. Utöver en kylrumsbrand 1939 hade Argentina inga haverier under sin 7-åriga tillvaro. Den 14.5.39 då hon låg vid Götaverken utbröt under svetsningsarbeten eld i 2ans kyllastrum. Brandmännen måste skära hål i bordläggningen för att komma åt eldhärden.Genom hettan förkolnade isoleringen även i rum 3.
I nov 39 avled båtsman som insjuknat ombord. - Befh från jan 40 till sista resan var N.G.Thunholm. - Den 9.4.40 låg Argentina färdiglastad i Gtbg och blev liggande avvaktande i skärgården ända till sept 40 då lasten lossades i Gtbg och fartyget lades upp. Först våren 42 insatt i lejdtrafiken. Argentina avgick från Göteborg den 3.4.42 tillsammans med Annie Johnson och kom till Buenos Aires den 3.5.42. Kontrollofficer på utresan var kapten Ch.Adlersparre. I B.A. Kom G.Wachtmeister ombord för hemresan .



Göteborgs central den 10 juli 1942. Argentinas besättning har just anlänt med tåget från Oslo.

ARGENTINA 6.7.42



Svarvare Ludvig Wallin just hemkommen till Göteborg 10.7.42 med Oslotåget.

HEMLIG

UDDEHOLM 6.7.42

TVÅ LEJDFARTYG I DJUPET EFTER MINSPRÄNGNING 30′ SW KRISTIANSAND.

Rapport

Avgick Santos kl 06.30 lör 13.6.42 ~~tillsammans med Argentina, båda~~ destinerad till Göteborg. Rumslast av 4355 ton foderkakor, 1518 ton bomull och 151 ton kaffe och styckegods. Djupg F. 23′5″ – A 24′5″. 31 mans besättning samt kontrollofficer och en passagerare. (Elektrikern tidigare avlidit i magsjukdom ombord). SAMSEGLAT MED ARGENTINA FRÅN THORSHAVN 4.7 KL 14

Minsprängd mån 6.7 kl 13.20 ~~xxxx270xmilxÖstexxomxFäröarna~~, N.57°43′ – 07°22,5′

Göteborg 11.7.42

Edvin Nilsson

Befh

Journalutdrag

Resan från Santos fortgått normalt med undantag av att elektrikern Victor Emanuel Johansson insjuknat och avlidit, varomsärskilt journalutdrag utfärdats. Fartyget har under resan följt direktiv angående kurser och distanser. Lör 13.6 insjuknade elektrikern Victor Emanuel Johansson, Kungälv, f.1.5.87, i vad som sannolikt varit blödande magsår, med uppkastningar av mörkt utseende liksom avföring av mörkt utseende. Fått lavemang och äggmjölk Temperaturen aldrig över 37,5. Johansson känt sig bra och arbetat 17-24.6 men hela tiden legat i sjukhytten, huvudsakligen skött av 2e styrman Högfeldt. Lör 4.7 anlänt Thorshavn, (AVGÅTT KL 14 I SAMSEGLING MED ARGENTINA.) för kontroll. Johansson villedock medfölja till Göteborg. Sön 5.7 försämrades Johanssons tillstånd hastigt kl 12. Befh sökt att per radio rådfråga läkare men ej kunnat uppnå förbindelse. Resan fortsatt i den 20 naut.mil breda farleden bland minfälten som leder till Göteborg. Kl 12.15 blev J. medvetslös och avled kl 13.20 lugnt och stilla. Fartyget befann sig då c:a 270 mil Ö Färöarna.

Mån 6.7 kl 11.50 radiopejlat Göteborg (Radiostation) SAB 86° 4′rv korrigerad Kl 19.20 (sann tid enligt long.0.4° 0′) då fartyget befann sig på lat N57° 43′ -long O. 7° 22,5′ i WSW vind, krabb sjö, disig horisont inträffade en minexplosion om BB mitt för lucka nr 2. Fartyget krängde omedelbart över med svår BB slagsida och bröts vid lucka 3. BB livbåt slogs sönder och försvann. Cirka 2 minuter senare inträffade en andra explosion om STB i närheten av lucka nr 1 varvid fördäcket revs upp ochförflotten slogs sönder. Efter ytterligare c:a 2 minuter inträffade en tredje minexplosion om BB som träffade förliga delen av maskinrummet. Efter den första explosionen skulle befh stoppa maskinen men maskintelegrafen befanns obrukbar. Det visade sig dock senare att vakthavande maskinisten stoppat maskinen. STB livbåt och ~~motor~~-båten sjösattes omedelbart och alla ombordvarande kom i dem, 3 man lätt skadade. Vid överräkning saknades mässuppassare Thore Backman men visade

UDDEHOLM 6.7.42

det sig senare att han blivit upptagen av en av Argentinas livbåtar. Cirka 7 minuter efter den första exlosionen sjönk fartyget med stäven före . Livbåtarna kvarlåg på platsen ca 30 minuter utan att finna Backman och satte sedan kurs mot land. Motorlivbåtens kylvattenspump fungerade inte varför vi fick segla och ro. kl 08.50 tis 7.7 kom vi iland vid Aas,varifrån sjötransport ordnades till Mandal där myndigheterna tog hand om besättningen. Underrättat rederiet och Svenska generalkonsulatet i Oslo.

Göteborg 11.7.42 Befh

Sjöförklaring i Göteborg 15.7.42 kl 10

Sakkunniga: Hamnkapten Sven Lundmark & sjökapten Per Wästgerd:
1/När och var skedde ortsbestämning före olyckan?
För SKN advokat Mårten Henriques
I övrigt lät icke någon som saken kunde angå sig avhöra.
Elektriker Johanssons döda kropp följde fartyget i djupet.

Befh Nilsson: Förklarat att det ingivna journalutdraget inte var ett avdrag ur skeppsdagboken utan en framställning av omständigheterna vid förlisningen. Befh företett skeppsdagboken, förd til kl 16 den 6.7.42.- Kl 11.50 den 6.7 hade fartyget radiopejlat Göteborg SAB i 86° 4′ rv. Middagsräkning 6.7 observerad lat 57° 26′ N - astronomisk ortsbestämning. Elektrikerns döda kropp följt fartyget i djupet. Direktiv för resan erhållits från UD via beskickningen i Buenos Aires. Arentina & Uddeholm emellanåt stått i förbindelse med varandra under resan genom radio och morselampa. Därvid hade erhållna ortsbestämningar kollationerats och befunnits överensstämma.En astronomisk ortsbestämning gjorts mellan kl 17 och 18 den 6.7 men befh kunde inte erinra sig exakt longitud,men bestämningen hade meddelats Argentina och visat sig stämma överens med den ortsbestämning Argentina erhållit genom ekolodning. Sedan befh efter den första explosionen funnit maskintelegrafen obrukbar hade han omedelbart sett att några besättningsmän höll på att sjösätta STB livbåt. Ie styrman bärgat skeppsdagboken. Maskindagboken gått förlorad. Befh ansåg att fartygets position vid minsprängningen varit betryggande med hänsyn till de givna direktiven.

Ie styrman Åstedt: Även tjänstgjort som radiotelegrafist. Vid 16-tiden den 6.7 varit i radiokontakt med Argentinaoch ochmeddelat positionsuppgift vilken i det närmaste överensstämt med den från Argentina erhållna positionen. Vid första minexplosionen satt Ie styrman i sin hytt och förde skeppsdagboken. Explosionen satte radiosändaren ur funktion varför inget SOS kunnat sändas.

2e styrman Högfeldt: Skött elektrikern u. dennes sjukdom. Sannolikt blödande

HEMLIG

UDDEHOLM 6.7.42

magsår. Hade frivakt och var i sin hytt vid den första explosionen 6.7

3e styrman Ryhr: Vakthavande på bryggan vid explosionen kl 19.20 . Tagit vakten kl 16, med avbrott kl 18-18.30 för middag. Vid astronomisk ortsbestämning kl 17.50 hade positionen uträknats till long 7° på ett par tiondelar när. Kl 12 hade latituden bestämts till N 57°26'. Anser att positionen vid olyckstillfället varit betryggande med hänsyn till de erhållna direktiven.

Timmerman Petterson: Stått till rors och särskilt vinnlagt sig om att hålla utkik efter drivminor men utan att upptäcka några.

Jungman Bertil Carlsson: Utkik på bryggans BB-sida. Inte sett någon mina.

Ie maskinist Wendel: Vakt i maskin från kl 16 den 6.7. Kastats omkull vid explosionen där han befann sog på maskinrummets STB-sida. Så snart han kunnat resa sig hade han slagit stopp i maskin.

(Om kontrollofficeren vid sjöförklaringen se sid 7,8

KK memorial 7.9.42 Ej för publicering

Orsak: Uddeholm synes hava blivit sänkt av trenne under fartygsbottnen exploderande förankrade minor. Ex Officio

Bo Bergström

7

Konsul Westring,Oslo, till UD 8.7.42

Härmed får jag vödsamt översända besättningslistorna för ms Uddeholm och ms Argentina.Av de 66 överlevande ,vilka inkommit till Mandal, komma 65 att avresa den 9 juli med fartyget "Kristiansand" till Oslo,varifrån de komma att förpassas till Göteborg,om möjligt följande dag. Den vid minsprängningen livsfarligt sårade kockeleven Anton Pihlstrand, ex ms Argentina, kvarligger på sjukhus i Mandal. De saknade äro följande, samtliga från ms Argentina. Kommendörkaptenen, greve Gotthard Georg Gustaf Wachmeister, motormannen Altin, konsulatspassageraren Wetterlind. - Enär samtliga skeppspapper gått förlorade har ms Argentinas befh icke kunnat lämna fullständiga upplysningar om de saknade.
Lejdfartygen Ecuador och Stegeholm kvarligga i Kristiansand för vidare order. En promemoria i ärendet bifogas ((Ej i mappen))

Claes Westring

Konsul

Kungl. Svenska Generalkonsulatet ,Oslo.

SKNEIII 235 Tel. t. Red. från befh,Mandal 7.7 kl 15.15

Uddeholm minspraengd och sjunket cirka 30 sjömil SW Kristiansand stop Hela besättningen velbeholden og inkommet till Aas, nu i Mandal = Nilsson

UDDEHOLM 6.7.42

Crew list

Befh Edvin Rudolf Nilsson,Burgårdsgatan 18,Gtbg, 25.1.83 Jonstorp(Sedan 1934)
Ie styrman Arthur Mauritz Åstedt, Kalmar, 3.11.96 Söderåkra (Okt 41)
2e styrmanNils Sune Högfeldt, Arild, 17.12.09 Västby (2e & 3e styrman sedan -35
3e styrman Karl Lennart Öh man, Gtbg, 27.3.13 i Moskva
3e styrman Erik Olof Ryhr, Gtbg, 11.2.14 Göteborg (3 mån.ombord)
Båtsman Anton Magnus Johansson, Alingsås, 12.7.90 Götevad
Timmerman Karl Albert Petterson, Gtbg, 15.3.91 Stenkyrka
Matros Karl Gösta Gustafsson, Gtbg, 21.4.09 Nöckeby
Matros Wilhelm Natanael Wiklund, Gtbg, 10.8.95 Varberg
Lättmatros Nils Torsten Orsander, Hälsingborg, 27.7.19 H-g
Lättmatros Åke Östen Fransson, Slöinge, 1.8.16 Örby
Lättmatros Bruno Lennart Nilsson, Trelleborg, 13.2.19 Östratorp
Jungman Carl Gunnar Carlsson, Karlstad, 23.4.18 Karlstad
Jungman Bertil Sigvard Carlsson, Kinna, 22.4.17 Kinna (2.4.42)

Chief Nils Olof Bengtsson, Gtbg, 17.10.83 Gtbg
Ie maskinist Bruno Wendel, Gtbg, 9.3.95 Gtbg
2e maskinist Malte Filip Johansson, Malmö, 8.4.15 Höganäs
3e maskinist Carl Gustaf Glas, Gtbg, 30.3.95 Söderhamn
Elektriker Victor Emanuel Johansson, Kungälv, 1.5.87 (Avled ombord 4.7.42)
Ie motorman Jöns Henry Holst, Hälsingborg, 29.12.09 Hör
2e motorman Gustaf Evert Nicklasson, Gtbg, 6.6.03 Gtbg
2e motorman Karl Erik Blomberg, Kalmar, 22.5.15 Kalmar
2e motorman Axel Holm, Grenstad, 31.10.18 Gestad
Motorelev Torsten Eilert Holmquist, Hälsingborg, 18.4.18 Bomma
Maskinelev Sven Arne Hansson, Gtbg, 10.3.25 Malmö
Stuert Johan Helmer Olsson, Gtbg, 18.6.07 Trollhättan
Ie kock Tage Edvin Olsson, S:a Sandby, 1.5.14 Rödeby
2e kock Lennart Carlegård, Norrköping, 14.12 15 Sthlm
Salongsuppassare Erik Ernfrid Nilsson, Halmstad, 24.3.23 Halmstad
Mässuppassare Thore Werner Backman, Gtbg, 11.10.23

Kontrollofficer,Kommendörkapten Harry Koch, Stockholm, 20.12.83 By, Värmland

Konsulatspassagerare Arvid Leonrad Nilsson, Sösdala, 25.3.98

SKNEIII 235

Kontrollofficeren,KK Koch's, rapport t.UD

För förtrolig kännedom översänd till dir. Lindeberg, SKN, från Kungl UD:s andelsavdelning,Sthlm 22.7.42. HEMLIG-stämplade - ((KK Harry Koch blev -34 kommendörkapten av 2a graden. 1935-37 på Sjöförsvarets Kommandoexpedition, isbrytardetaljen. Fyllde 70 år 20.12 53 och avled 1955)

HEMLIG

UDDEHOLM 6.7.42

KK Kochs rapport till Utrikesministern ang. ms Uddeholms resa fr.B.A. den 6 juni - 6 juli 1942

Den 8.6 omkring kl 15.15 avgått från Buenos Aires
Den 10/6 kl 08 ankommit till Santos.
Den 13.6 kl 06 avgått Santos

En natt, något dygn efter avgången från Santos,prejats av okänt patrull-fartyg,sannolikt ubåt. Fått fortsätta. Av tillrop att döma italiensk.

Troligen den 20.6 på ordinarie kurslinje samt på ungefärlig linje Fernando de Noronha -Pernambuco passerats av ett USA-märkt flygplan kommande från ONO. Ingen prejning. Flygplanet avlägsnat sig i SSW-lig riktning.

Troligen dagen efter det fartyget ingick i det nyligen söderöver utvidgade tyska operationsområdet på alt N 36 40′- long W 35 00′samt ungrfärlig linje St.Nazaire- Karibiska Havet, dök en okänd ubåt upp ca 800 meter från fartygssidan. Ingen prejning. Ubåten avlägsnade sig i ytläge i WSW-lig riktning, synlig tills den försvann under horisonten.

Några timmar före ankomsten till punk C - N.62 00′- W 13 00′- prejats av en engelsk patrullbåt av trawlartyp. Fått fortsätta.Patrullbåten följde fartygen ca 45 minuter.

Cirka 100 ′W Färöarna passerat drivmina.

Den 4 juli kl 04 ankommit Färöarna. Sedvanlig undersökning. Avgått kl 15.00 Passerat drivminor c:a 20′och 100′O. Färöarna.

Cirka 100′öst Färöarna omcirklats av ett från söder mot norr flygande engekskt plan.Hissat speciella signaler. Ingen prejning. En halvtimme senare ånyo omcirklats av troligen ost-väst flygande engelskt plan.Hissat speciella sibnaler. Ingen prejning.

Mån 6 juli rådde tidvis svår tjocka, tidvis lättande. På e.m. skyfall och åskväder. Vid middagstid erhölls latitudobservation och omkring kl 18 erhölls å Uddeholm longitudobservation. Enligt uppgift hade ms Argentina en längre tid,troligen ca ett dygn, ständigt haft sitt ekolod igång.Enligt utväxlade signaler fartygen emellan vid den senare tidpunkten stämde positionen för båda fartygen för "Punkt G - girpunkten" mellan ostgående kursen och NO-liga kursen mot Kristiansands västra inlopp. Kursändrigg företogs och den nya kursen bibehölls c:a 13′till omkring kl 19.30 då distansen till Kristiansands hamnområde beräknades vara 32′. Uddeholm träffades då av en undervattensmina å BB bogungefär mitt för lucka 2 och erhöll svåra askador samt BB slagsida. Propellermaskineriet stoppades omedelbart. BB livbåt splittrades vid samma tillfälle. STB två livbåtar sjösattes,varunder Uddeholm träffades av en andra mina å STB bog ungefär mitt för lucka I och började sjunka med stäven före. Hela besättningen-utom en man som vid första minträffen hoppat i sjön - gick i båtarna.

UDDEHOLM 6.7.42

(Den man som hoppat i sjön bärgades sedermera av en av Argentinas livbåtar) Båtarna avlägsnade sig från fartyget och sökte efter den förmodade omkomne. Fartyget sjönk c:a 6 minuter efter den första minexplosionen.Under sjunkandet hördes ytterligare en detonation,sannolikt en tredje minexplosion som träffade under maskinrummet om BB. När Uddeholm träffades av den första minan befann sig Argentina omkring 600 meter akter om Uddeholm.Argentina girade ur formeringen och gick upp på Uddeholms BB låring och stoppade på ca 800 meters avstånd. - Följande uppgifter om Argentinas sänkning ha erhållits under samtal med dess befh kapten Thunholm. Argentina sjösatte 2 av sina STB livbåtar för att undsätta Uddeholms besättning.När Argentinas livbåtar kommit ungefär halvvägs mellan de båda fartygen erhöll Argentina 3 minträffar i följd ochbörjade hastigt sjunka.Argentinas livbåtar återvände då mot det egna fartyget men hann inte borda förrän Argentinas kvarvarande besättning nödgades kasta sig i sjön. Argentina torde ha sjunkit på ca 3 minuter och under sjunkandet ha träffats av en fjärde minexplosion.Den tredje minexplosionen torde ha träffat under maskinrummet och vattenfyllt detta. Argentina gick till botten med aktern före. Kommendörkapten Wachtmeister blev senast sedd på båtdäck och har sannolikt stått mitt över den plats där den tredje minexplosionen träffade varvid han omedelbart dödats. Argentinas livbåtar sökte avsevärd tid efter de 3 saknade i den tilltagande skymningen. Därefter började Argentinas och Uddeholms livbåtar med nordlig kurs rodden mot Norska landet. Vid 09-tiden tis 7.7 anlände de till en mindre plats vid namn Aas , ca 10-15′SSO Mandal,och besättningarna överfördes efter ett par timmar med privata motorbåtar till Mandal. Fartygens befh och jag uppsökte i Mandal den förutvarande svenske konsuln på platsen,Bessesen, genom vilkens förmedling och stora tjänstvillighet alla erhöll inkvartering och omhändertogs på bästa möjliga sätt.Befälhavarna och jag uppsökte snarast platsens tyske ortskommendant och fick där redogöra för olyckan. Efter redogörelsen frågade kommendanten Argentinas befh huruvida denna var övertygad om attde 3 saknade med visshet voro döda. Härtill svarade befh att han själv sett en av dem död. Troligen konsulatspassageraren) Kommendanten frågade då hrurvida efterspaning medelst flygplan vore önskvärd. Detta var omkring kl 16 den 7.7. Härtill svarade jag att enligt min mening borde flygspaning företas. Kommendanten, som inte själv ägde befogenhet att utsända sådan flygspaning,satte sig i förbindelse med vederbörande tysk myndighet.Sedermera har jag erfarit att ett plan utsändes samma e.m. vi kommit iland och påföljande dag 2 flygplan utan att någon av de saknade påträffats. Under kvällens lopp uppsöktes vi av tvenne officerare från Kristiansands Seekommandantur varvid förnyade förhör vidtog. Efter telegramväxling med CM avreste jag från Mandal på e.m.ons 8.7 till Kristiansand där jag möttes av en officer från Seekommandanturen. Under mitt

HEMLIG

UDDEHOLM 6.7.42

uppehåll i Kristiansand anmodades jag att uppsöka dårvarande Sjöofficers-mäss för att sammanträffa med ställföresträdande Seekommendanten,Korvetten-kapitän Noodt. Under middagsmåltiden därstädes gjordes ingåemde förfrågninga beträffande olyckshändelsen. Omkring kl 22 avreste jag till Oslo med ett militärtåg , där en kupé välvilligt ställts till mittfförfogande .Vid an-komsten till Oslo torsdag 9.7 omkring kl 07.00 möttes jag av en sjöofficer som ställde hotellrum till mitt förfogande.Omkring kl 09.00uppmanade han mig att uppsökaMarinstyrelsen där förnyat ingående förhör angåemde olycks-händelsen leddes av Kapitänleutnant Lyon. Efter detta anmälde jag mig för den tyske Marinöversten i Norge, Admiral Wilhelm Marschall, som bl.a nämnde att olyckan inte förorsakats av tyska minor. Efter avslutat besök hos ami-ralen åtföljdes jag av tvenne tyska sjöofficerare till den svenske general-konsuln Westring. Under samtal hos denne frågade generalkonsuln kapitän-leutnant Lyon om de Tyska myndigheterna avsågo att upprätta rapport över minsprängningarna, vartill Lyon efter synbar tvekan svarade:"Jawohl"ü Generalkonsuln utbad sig att erhålla kopia av denna rapport. Genom general-konsulns medverkan ordnades samma e.m. min hemresa via Göteborg dit jag anlände kl 01.30 fredag 10.7. - Den 11.7 inför H.Maj:t Konungen avgivit rapport över olyckshändelsen. - Den 15.77var jag närvarande vid Uddeholms sjöförklaring och erinrade rätten om att "Göteborgstrafiken" delvis var av hemlig natur.Rätten utlovade att om c:a 14 dagar sända kopia av för-handlingarna till Chefen för Marinstaben. - Argentinas sjöförklaring ägde rum i Göteborg den 16.7 enligt vad jag idag, den 17.7, erfarit, och CMDV har utlovats erhålla kopia av sjöförklaringsprotokoller. -
Bifogar: Pass och 2 instruktioner jämte 'Förklaring"åfrån Uddeholm medfölj-ande passagerare. ((Finns ej på SKN))
Rapport över resan Göteborg-Buenos Aires med ms Uddeholm har inlämnats till Beskickningen i Buemos Aires den 15/5 för vidare befordran till UD. KK Wachmeister, som från legationen i Buenos Aires avlämnat kurirpost i Rio de Janeiro,torde även hava medfört sådan därifrån.
Samarbetet med kapten Edvin Nilsson å ms Uddeholm, en skicklig och erfaren man,har varit det bästa. Under upphållet i B,.A.visade Legationen stort tillmötesgående, liksom rederiombudet, kapten K.G.Nilsson. Även konsulatet i Santos var mycket hjälpsamtmedan fartyget låg där.

Göteborg den 17.7,42
Harry Koch
Kontrollofficer / Kommendörkapten

Brev till SKN från advokat Mårten Henriques ,Gtbg 17.7

Härmed beder jag få rapportera att jag i onsdags inställde mig för Eder

UDDEHOLM 6.7. 42

vid Uddeholms sjöförklaring och igår vid Argentinas.
Förloppet av de båda sjöförklaringarna blev mycket olika. Detta beroende påke blott därpå, att vid Uddeholms sjöförklaring tillstädeskom den kontrollofficer som tjänstgjort å fartyget och som var synnerligen angelägen om att icke något skulle framkomma angående den väg som Uddeholm gått, under det att vid Argentinas sjöförklaring var närvarande en representant från KK, sjökaptenen Bo Bergström, som hade en hel del frågor att framställa och var synnerligen angelägen att få utrett de frågor som intressera Eder, alltså frågorna om fartygets position vid minsprängningen och närmast dessförinnan mm. Olikheterna mellan sjöförklaringarna berodde jämväl därpå att det var 2 lika ordföranden i Rådhusrätten. Vid Argentinas sjöförklaring fungerade den ordinarie ordföranden, rådmannen Gedda, som varmycket upprörd över att befh, ehuru han redan innan fartyget framkommit till Norska kusten, hört talas omatt tyskarna utvidgat minbältet mellan Mellan Norge och Danmark, icke gjort sig underrättad om utvidgningens närmare omfattning. Befh gjorde gällande att CM måsta ha varit underrättad om minfältets sträckning och bort varna Uddeholm och Argentina, med vilka han stått i ständig kontakt och om vars kurser och positioner han hade full kännedom, detta för såvitt utvidgningen av minfältet kunde tänkas beröra den färdväg somdessa fartyg ålagts att ta. Någon sådan varning hade emellertid icke avhörts, varför man utgått ifrån att fartygens kurs icke skulle komma att beröra minfältet i fråga. Fartygen hade emellertid kommit in i minfältet som bestod av fasta minor. Jag skall, så snart protokoll från sjöförklaringarna bliva att lösa, tillsända Eder desamma Högaktningsfullt

Mårten Henriques

Assurans & effekter

SKN 31.7.42 till rederiet utbetalat 3.500.000:- plus revers på 1.300.000:- (Löst 31.10.42) Kontrollofficer Koch fått 1500:- 2.8.42 (Ingen lista)
SKN 23.10.42 ersatt rederiet med 20978:05 för effekter.
De flesta ombord hade souvenirer från Sydamerika med sig liksom allmänt kameror och kaffe.
Befh förlorat för 6484:- samt instrument för 822:- Han hade en stor garderob med bl.a. 2 uniformer, 2 uniformskappor, 4 tropikkostymer, 6 andra kostymer, 5 vita uniformsrockar och 15 par vita uniformsbyxor, 9 par skor, höstrock, vårrock, regnrock, 54 skjortor, 26 slipsar etc
SKN ersatt för 1800:- plus instrumenten.
Ie styrman förlorat garderob för 3922, 2e styrman effekter för 3005:60 inkl en specialbyggd kortvågsmottagare, 2 Kodak-kameror och 10 romanböcker. 3e styrman Öhman förlorat för 876:- och 3e styrman Ryhr för över 2000:- inkl Kungs Radioapparat, Retina kamera och Remington skrivmaskin. XXX SKN ersatt strikt efter tabellerna.

UDDEHOLM 6.7.42

En flotte och 2 livbåtar

En skadad rostanfrätt flotte från Uddeholm bärgades i slutet av september 1942 i öppen sjö i Skagerack av fiskare Gustav Karlsson,Havstensund,som SKN lät behålla flotten mot att han avstod från sin bärgarlön. - Uddeholms STB livbåt och motorlivbåt som legat i Mandal kom till Göteborg 14.8.42 ombord på ma Vasaholm och togs iland vid Eriksbergs varv. Motorbåten blev i maj 43 för 2000 kr såld tillRed AB Jamaica i Stockholm och STB-båten gick i okt 42 för 700 kr till icke uppgiven köparegenom SÅAF.

Havet täckt av bomullsbalar

GHT 17.7.42 rapporterade att danska fiskebåtar bärgat 100-tals bomulls-balar från Argentina och Unndeholm spm påträffats drivande i en flera mil stor matta på havet. Hittills införts 450 balar till Lökken och Lönstrup vartill ett 50-tal balar drivit iland vid Lökken och stora lådor hittats på stranden vid Lönstrup, innehållande oskadat kaffe på burkar. En fiskare bärgat 300 kilo kaffe,The och risgryn. (Mer om detta på samlingsmappen Argentina-Uddeholm 6.7.42)

SKNEVII 247

Artikel i "Faedrelandet" den 5.8.42

"De svenske lejde-skibes forlis i Skagerack - en Tysk beretning."
(Berlin ,DNB, 4.8.42)

Indenfor rammerne af den af begge krigförende parter tilladte Svenske Amerikatrafik var de to svenske Dampere Argentina og Uddeholm undervejs til en svensk havn med oljekager,bomuld og ris fra Brasilien. Begge dampere löb den 6 juli ud for den Norske kyst paa miner og sank. De pverlevende blev bjerget af den Tyske kriegsmarine i Norge og bragt til deres hjemland. Gennem deres udsagnhar man kunnet rekonstru-ert belivenhederna saaledes. Den 4 juli forlod de to dampere den Britiske kontrollhavn Thorshavn.Den kurs skibene herfra skulde fölge var blevet fastlagt af den svenske regering i henhold til aftalerne og var blevet bekraeftet af de Britiske kontrollmyndigheter. Skibene sejlede lige efter hinanden med 12 knops hastighet og i c:a 900 meters inbyrdes afstand. Den 6 juli kl 19.30 skete den förste explosion paa N 57 39′- O. 7 18′, en position, der er blevet nöjagtigt fastslaget. Uddeholm blev ramt i for-skibet på BB side. Argentina gik tilbage for fuld kraft og satte sine badde i vandet for at bjerge Uddeholms Besetning. Der fulgte endnu to explosioner paa Uddeholm og derpaa med to minutters mellemrum 4 explosioner paa Argentina. Begge skibe sank. Besetningerne naade efter 15 timers sej-lads i baadene land,hvor der blev sörget for dem af den Tyske kommandant. 3 mand savnedes, deriblandt ledsageofficeren, den svenske kommendör grev

UDDEHOLM 677. 42

Wachtmeister. Den 5 juli afgaf den tyske luftrekognocering melding om at en engelsk u-baads tilstaedevaerelse i det nordlige Skagerack. Da begge skibe er sunket paa den aftalte kurs, som de svenske kaptajner kaendte som farefri,har de givet udtrykk for, at det efter deres oberbevisning har drejet sig om Britiske miner, hvis tilstedevaerelse kan forklares ved den observerede ubaad. De svenske kaptajner og den svenske genaralkonsul udtalte paa besetningens vajne en tak overfor den kommenderende admiral i Norge for hjaelpen. Englaendernes fremfaerd mod en aftalt trafik har fram kaldt ass meget större harme i svenske kredse,som de svenske skibe netop jå de passeret den Britiske kontrollstation,hvor kursen endnu en gang var blevet kontrolleret.

(Avskrift tillställd SKN från byråchef Grönwall, UD, 11.8.42)

UDHP 80c 3516

Brev till UD från generalkonsul Westrin i Oslo 10.7.42

Efter Argentina och Uddeholms förolyckande har jag haft tillfälle att konferera, dels med kontrollofficeren Kommandörkapten Koch, dels med fartygens befälhavare och dels med officerare från det Tyska Marinkommandot i Oslo. Enligt Kochs och befhs uppfattning åstadkoms sprängningen utan tvivel av minor och mycket starka sådana. Den ene befh yttryckte sin förvåning över att han inte informerats från svensk sida om den i slutet av juni företagna utvidgningen av den tyska minspärren. De tyska officerarna förklarade emellertid uttryckligen att fartygen hållit riktig kurs i den ränna genom minfältet som från tysk sida hölls öppen för passage. De var därför angelägna att få höra detaljer om sprängningen, då de misstänkte torpedering,särskilt som en engelsk ubåt varit synlig i farvattnet någon dag tidigare. Befälhavarnas skildring synes emellertid ha övertygat dem om att det varit fråga om minor, och de antog då att dessa utlagts från ubåtar. Man hade omedelbart satt igång med minsvepning och de utgående lejdfartygen skulle hållas tills farleden kunde garanteras vara säker. Vidare meddelades att spaning efter de omkomnas lik omedelbart företagits och skulle fortsättas. Alla ifrågavarande Tsyka marinmyndigheter ha visat en utomordentlig jälpsamhet för besättningarnas omhändertagande och hemtransport.De ha ställt mat, skor, kläder,cigarretter, förfriskningar, bussar osv till förfogande. Allt detta skedde på uttrycklig order från tjänstgörande "Admiral Norwegen" ,amiral Marschall, och de officerare som här i Oslo på ett utmärkt sätt verkställde denna order voro Kapitänleutnant Lyons och Leutnant Uthe.

Din Tillgivne

Claes Westrin

UDDEHOLM 6.7. 42

Svensk tack i berlin

Den 21.7 framförde svenske marinattachén ,kommendörkapten And.Forshell, i Berlin den svenska regeringens tack till OKM för den tyska hjälpsamhet som visats besättningarna från Argentina och Uddeholm i Norge.

Brev från Westrin i Oslo till avd.chef Sohlman på UD 18.7.42

Jag tillåter mig begagna tillfället ifrågasätta,huruvida man icke från svensk sida borde giva något mera handgripligt bevis på sin tacksamhet än de muntliga tacksägelser jag framfört till de tyska officerarna. En tacksamhetsvisit hos Amiral Marschall vore kanske på sin plats,men synes mig å andra sidan vara väl magert för de officerare som omhänderhaft "die betreuung" av de skeppsbrutna. Sjöfartsbyrån kanske har någon praxis i liknade fall.

Din tillgivne
Claes Westrin

Artikel i Völkischer Beobachter,Berlin 5.8.42

SCHWEDENSCHIFFE ARGENTINA UND UDDEHOLM VERSENKT.
GENEHMIGTER SCHWEDISCHER SCHIFFSVERKEHR DURCH BRITEN-MINEN VERHINDERT.

(Berlin 4.8.42) Im Rahmen des von den Kriegführenden Parteien genehmigten Schwedischen Amerika-verkehrs befanden sich die Schwedischen Dampfers Argentina und Uddeholm mit einer Ladung Ölkuchen, Baumwolle, Kaffee und Reis auf der rückreise von Brasilien nach Göteborg. Die beiden Dampfer sind am 6 juli vor der norwegischen Küste auf Minen gelaufen und gesunken. Die überlebenden wurden von Dieststellen der Deutschen Kriegsmarine in Norwegen nach ihrer Heimat weitergeleitet. Durch ihre aussagen ist folgender Sachverhalt festgestellt worden:
Am 4 juli 1942 verliessen die beiden Dampfer den britischen Kontrollhafen Thorshaven ,Faröer. Die von dort zu steuernden Kurse sind von den Schwedischen Regierung auf grund der getroffenen vereinbarungen vorgeschriebend und wurden von der Britischen Kontrollstation bestätigt. Die Schiffe fuhren in Kiel-linie mit einer geschwindigkeit von 12 Seemeilen in einem abstand vom etwa 900 meter. Am 6 juli um 19.30 Uhr erfolgte auf der einwandfrei festgestellten position von 57 grad 39 minuten nord und 7 grad 18 minuten ost die erste detonation. Der Dampfer Uddeholm wurde backbord vorn getroffen. Der Argentina ging äusserster Kraft zurück und setzte Boote aus um die Besatzung des Uddeholm zu retten. Es folgte 2 weitere detonatione auf Uddeholm und dann im abstand von 2 minuten 4 detonationen auf Argentina Beide Schiffe gingen unter. Die Besatzungen erreichten nach 14-Stündiger fahrt in Booten das Land, vo sie von dem Deutschen Seekommandanten versorgt und vernommen wurden. Vermisst werden 3 Mann, darunter der Begleitoffizier

UDDEHOLM 6.7. 42

der Schwedische Kapitän-zur-See Graf Wachtmeister. - Am 5 juli war von der Deutschen Luftaufklärung im nördlichen Skagerack an der südküste Norwegens die anwesenheit eines Britischen U-bootes gemeldet worden. Da sich der Untergang der beiden Schiffe auf einem vereinbarten Kurs ereignete, der den Schwedischen Kapitänen als gafahrlos bekannt war,haben sie einstimmig die überzeugung ausgedrückt ,dass es sich um Britische Minen handelte , deren vorhanden seinsich durch das gesichtete U-boot erklären lässt. Die Schwedischen Kapitäne und der Schwedische Generalkonsul sprachen im Namen der Besatzungen dek Kommandierenden Admiral in Norwegen ihren Dank für die vorsorgliche betreuung und hilfe aus.

Das vorgehen ~~die Britischen Kontrollstation~~ der Engländer gegen einen vereinbarten Verkehr hat in Schwedischen Kreisen um so stärkere erregung aus gelöst, als die Schwedischen Schiffe eben erst die Britische Kontrollstation passiert hatten, mit der die Kurse noch einmal abgestimmt waren.

Die Engländer haben für dieses Unternehmen gegen die Schwedischen Schiffahrt einen Zeitpunkt ausgesucht, zu dem U-boote ihren Bolschewistischen Verbündeten Schwedische Schiffe in Schwedischen Hoheitsgewässern torpedierten und Englische Fluzeuge in Schwedisch-Dänische Gewässern wiederholt Minen abwarfen.

(Artikeln ej publicerad i svensk press)

SKN EVII 351

LASTEN

4354,47 ton fodermedel.
518 ton bomull i 8187 balar
135,8 ton kaffemi 2225 säckar
5767 kg Thè i 169 lådor
31,9 ton förbandsbomull i 589 balar
5 ton Boraxpulver i 100 säckar
1,6 ton smärtingduk
995 kg gåvopaket i 12 lådor Totalt 6.019.829 kg

xxxxx xxxxxx xxxxx xxxx

Specifikation

4354,47 ton fodermedel till Svenska Spannmåls AB, Stockholm.

I detta parti ingick:

294,4 ton Solroskakor	1650 ton solroskakor
307,65 ton Jordnötsexpeller	53,64 ton jordnötsexpeller
186 ton Jordnötskakor	346,30 ton Jordnötskakor
16,4 ton Bomullsfröexpeller	350 ton bomullsfrökakor
1150 tom Solrosexpeller	

Kostat SKN 797.816:96 kr

UDDEHOLM 6.7.42

LAST specifikations forts

1518,60 ton Bomull = 8187 balar till Svenska Bomullsimportföreningen u.p.a 1939 i Gtbg

31945 kg förbandsbomull till AB Astra, Södertälje

Det stora partiet kostat SKN 2.282.221:92 kr

Förbandsbomullen kostat SKN 102.145:- kr

6005 kg Boraxpulver = 100 papperssäckar för Sjöberg & Bergsten AB,Sthlm

SKN betalat 3933 kr

102 ton kaffe = 1700 säckar
5,767 kabo = 169 lådor — AB Sv. Kolonialgrossister,Gtbg

22620 kg kaffe = 337 säckar
722 kg the — Kooperativa Förbundet,Sthlm

11280 kg kaffe = 188 säckar — AB Hakon Svensson, Västerås

532 kg the — AB Eol, Göteborg

1602 kg Smärtingduk (Cotton duck) = 10 kollin — Kjellbergs eftr,Sthlm

1 bal bomull — Statens Reservförrådsnämnd

995 kg = 12 lådor gåvopaket — Svenska Röda Korset, Stockholm

Innehållande kaffe, ris, cacao & the. Ass för 2500:-

Försäkringar

Lasten försäkrad i olika bolag för 3.419.545:- kr

SKN betalat ut 3.402.033:35 med provenyer på bomull fråndragna.

Fodermedlen och Boraxpartiet inlastats i Buenos Aires, övriga i Santos.

UD H60 K vol 1551-54

Kontrollofficerarnas rapporter.

Uddeholm avgick från Göteborg den 12.4.42 och kom till Buenos Aires den 11.5. Före ankomsten till Kristiansand den 13.4 kom en fripassagerare fram, en värnpliktig från pansarbåten Drottning Victoria. Han överfördes den 15.4 till ms Vasaholm och hämtades vid ankomsten till Göteborg av militärpolis..

Egna noteringar

Tre explosioner sänkte Uddeholm

Vid den första explosionen kl 19.20 om BB tvärs locka 2 bräcktes skrovet på förkant av lucka 3 och fartyget krände över hårt BB men rätade sedan åter på sig. Vakh. maskinisten stoppade maskinerna på eget initiativ eftersom maskintelegrafen satts ur funktion och livbåtslarm blåstes i sirenen Kl 19.22 inträffade en explosion vid locka I om STB ,fördäcket revs upp, förflotten sprängdes i bitar,luckor och last kastades åt alla håll och nu dök fartyget på näsan och började snabbt gå ner med stäven före och

UDDEHOLM 6.7. 42

svår BB slagsida som försvårade utsättandet av båtarna om STB. Lugnt och med precision sjösattes båtarna och lade ut från sidan. Mässuppassare Backman, som hoppat överbord vid första explosionen, klarade sig genom att hålla fast i resterna av BB livbåt och bärgades efter någon halvtimme av en av Brasils båtar. Ytterligare 2 man, som firat taljorna, måste hoppa överbord och togs upp simmande av de egna båtarna. Kl 19.24 inträffade en tredje minexplosion midskepps om BB på förkant av maskinrummet. Uddeholm var då övergivet och sjönk kl 19.27 då akterskeppet höjde sig vertikalt för att sedan snabbt försvinna. Bomullsbalar och spillror täckte katastrofplatsen. Under tiden hade Argentina träffats av 4 minexplosioner och sjunkit med aktern före varvid alla ombord med undantag av 11 man,som tidigare sjösatt STB två livbåtar för att undsätta Uddeholm , kom i vattnet. Vid överräkning saknades kontrollofficeren greve Wachtmeister, en konsulatspassagerare och en 2e motorman. På sjukhus i Mandal avled från Argentina 22-årige kockeleven Anton William Pihlstrand från Simrishamn. Med Uddeholm gick i djupet liket av elektrikern Victor Johansson som avlidit ombord den 4.7.-Livbåtarna försågs med kläder och utrustning från flottarna och satte kurs mot Norska kusten som efter 13 timmar rodd och segling nåddes vid fiskeläget Aas, 1½ timmes väg från Mandal. 3 lätt skadade från Uddeholm fick sedan läkarvård i Mandal dit de skeppsbrutna fördes i båt.

Uddeholms befh från första resan till den sista, kapten Edvin Nilsson, avled den 16.7.54 i Falkenberg, 71 år gammal.Han hade kommit till Broströmskoncernen som styrman 1907 och var ordinarie befh fram till pensioneringen 1917- 1948.

Historik

Motorfartyg på 3606 brton byggt 1934 vid Eriksbergs varv i Göteborg av stål L. 119,9 B 15,9 Tillhörigt Svenska Amerika-Mexicolinjen (E.Carlsson) i Göteborg. 6820 dw. Sjösatt 12.7.34,döpt av fru Troili, lev.20.10.34

Open shelterdäck, halvback,elliptisk akter, lätt fallande stäv, 2 genomgående däck, 5 rum med 5 luckor. Mellandäcket avdelat i 5 rum med gastäta skott för bomullslaster. Lucka 3 mellan brygg-och båtdäckshusen. En 25-tons tyngdlyftsbom, 4 bommar för 7½ tons lyft och 6 för 5-tons. 4 teleskopventilatorrer till varje rum,försedda med brandspjäll.CO^2-släckningi alla rum med rökindikator på bryggan samt reservångsläckning.En 6-cyl 2-takts dubbelverkande Eriksbergs B.& W.-motor 3700 ikhr vid 100 varv/min. 10 st ASEA winschar. 3 st 3-cyl 2-taks hjälpmotorer kopplade till 3 66kw generatorer. En donkeypanna för värmeledning och ångeldsläckning,100 kvft eldyta. -

Udde holm hade en förnämlig inredning i brygghuset för 8 passagerare i 4 stora ljusa hytter med fristående sängar. Matsalong för 20 personermed en lugn förnäm prägel, helpanelad i polerad Jaccaranda med 6 Orreforsarmaturer och harmonierande gardiner och möbelklädsel. Svängdörrar med etsat glas ledde

UDDEHOLM 6.7. 42

ut till en trapphall medbekväm trappa upp till röksalongen och den inglasade undre bryggan med öppningsbara fönster och däckspel. Här låg även befh dagrum och sovrum. Röksalongen var helpanelad i polerad italiensk valnöt med tenn- och ebenholtzinläggningar i dekorativa fält, soffgrupp i en alkov flankerad av två inbyggda bokskåp och i övrigt möblerad med ett biblioteksbord, en sittgrupp med fåtöljer och radiogrammofon. Salongesinredningen designad av arkitekt Albe. Stora fyrkantsfönster i metallramar. Rutig Ruboleumdurk. På övre bryggan styr- och navigationshytterna, radiohytt och telegrafisthytt. Sjukhytt och elevhytt i ett särskilt hus på båtdäckets akterkant. Befälsinredning med mässar och kök med oljeeldad spis runt maskinkappen .Manskapsinreningen akter med mässar och tvättrum. 2-manshytter i mellandäck för alla. Övre bryggan hade öppna vingar med styrhytt och barriär i teak. - Uddeholm var utanför spärren i april 40. Gick först i engelsk tidsbefraktning innan hon blev lejdfartyg hösten 41. Den 12.11.40 på resa Nehoue-Noumea- Pananma f.o. med krommalm grundstötte Uddeholm vid ön Itam Bourena i Gazelle Pass, New Caledonia,och blev stående hårt på med rum I och 2 vattenfyllda. Först den 27.11 kunde ett massivt bärgningsuppbåd få fartyget flott och infört till Noumea sedan först det mesta av lasten i förskeppet dumpats överbord. Efter lossning och prov tätning låg Uddeholm sedan på varv i Williamstown,Melbourne till den 23.5 1941 då hon gick till Noumea för att inta lossad last. Avgick 11,6.41 till Baltimore. - På sin första lejdresa kom Uddeholm till Göteborg den 16.10.41 från Sydamerika med 5000 ton foderkakor för Statens Reservförrådsnämnd.

xxx xxx

Djupet där Uddeholm och Argentina sjönkuppgår till omkring 300 meter.

eget

UDDEHOLM 6.7. 42



Göteborgs central den 10.7.42 Uddeholms besättning har just anlänt med tåg från Oslo.

UDDEHOLM & ARGENTINA 6.7.42

TELEGRAM, SIGNALMEDDELANDEN etc. SOM RÖR KATASTROFEN I DESS HELHET.

H60 G/Allm.

Nordborg /in
6/7a till Pressbyrån.
Sjöfartskommittén.

PRESSKOMMUNIKÉ

2 fartyg från Sydamerika ha idag på e.m. inkommit på svenskt vatten. De båda fartygen äro Johnsonlinjens ms Argentina på över 7000 ton dw och Amerika-Mexicolinjens ms Uddeholm på nära 7000 ton. Fartygens last utgöres till största delen av oljekakor samt bomull.

Stockholm den 6 juli 1942

P.S.Sjöfartskommittén anmodas tillse att inga andra uppgifter lämnas angående lasten än dem som lämnas i kommunikén.

PRESSKOMMUNIKÉ

I till CM ingånget telegram idag på e.m från Mandal i Norge meddelar kontrollofficeren, Kommendörkapten Koch, ex lejdfartyget Uddeholm att detta fartyg jämte därmed samseglande lejdfartyget ms Argentina minsprängts och sjunkit utanför Norges sydkust SW om Kristiansand. Fartygen befunno sig på hemgående från Sydamerika.Hela besättningen från ms Uddeholm jämte KK Koch hava räddats och införts till Mandal. Av ms Argentinas besättning saknas två icke namngivna besättningsmän ur motorpersonalen,ävensom kontrollofficeren Kommendörkaptenen greve G.G.G. Wachtmeister.Den övriga delen av besättningen befinner sig jämväl i Mandal. Åtgärder ha genom UD vidtagit för besättningarnas hemfärd.Båda fartygens laster bestodo huvudsakligen av bomull och fodermedel. MS Uddeholm var tillhörig AB Svenska Mmerika-Mexicolinjen i Göteborg och äätte 3606 brton, medan ms Argentina,som tillhörde red AB Nordstjernan i Stockholm mätte 5300 brton.

Stockholm den 7 juli 1942

Signalmeddelande 7.7 kl 15.15 till CM från Mandal

(Mottaget kl 18.07). Uddeholm Argentina minsprängda och sjunkna c:a 30 distansminuter SW Kristiansand i tidigare meddelad segelränna stop Wachtmeister och två maskinpersonalen omkomna stop överlevande f.n. i Mandal stop Befälhavarna underrätta rederierna direkt stop hur skall min hemresa äga rum stop telegramadress Bussesen Mandal stop godhetsfullt meddela min hustru allt väl med mig = Koch

Ch,telegram UD till Sv.ministern i London 7.7 kl 23.30

Hemgående Argentina Uddeholm minsprängds sjunkit 30 min.SW Kristiansand Alla räddade utom kontrollofficer Wachtmeister och 2 besättningsmän ex Argentina. Vi beordrat utbytesfartygen Ecuador Stegeholm att om de ej redar

UDDEHOLM & ARGENTINA 6.7. 42

passerat Kristiansand kvarligga där avvaktande vidare order och samtidigt i Berlin anhållit anvisning för fartygens säkra utlöpande västerut. - Återkommer beträffande lasterna för vilka vi hoppas ersättning nya NC. =Ministry Foreign Affairs

Ch.telegram 7.7 UD till konsulatet i Oslo

Ordna hemresa snarast möjligt = Cabinet

Attaché Zethelius,Belin, 7.7 kl 20 telefoninstruktion från UD

Hemställ omgående hos tyska vederbörande om anvisningar för Stegeholms Ecuadors säkra utlöpande ävensom om erforderliga lättnader för besättningarnas hemresa.

Telegram till UD från Londonbeskickningen 8.7

190 Beskickningen tillåter sig genom mig giva uttryck åt sin bestörtning över den katastrof som drabbat Göteborgs-trafiken = Sv.Minister

Telegram UD till Buenos Aires 8.7

371 Medförde Wachtmeister Argentina krirpost = Cabinet

Svar den 9.7

442 Wachtmeister Argentina medfoerde kurir 23 med våra 124 129 samt Montevideo 2,3 och 4 två kuvert från Santiago Uddeholms konossement 1 till och med 6 m.m. = Winther.

Telegram Mandal 7.7 kl 15.15 till Sv.Amerika-Mexicolinjen,Gtbg

Uddeholm minsprängd och sjunket c:a 30 sjömil SW Kristiansand stop hela besetningen velbeholden og indkommet til AAs nu i Mandal stop Bessesen Mandal behjelplig med nödiga arrangemang stop godhetsfullt meddela anhöriga stop Telegrafera nödiga instruktioner Bessesen = Nilsson

Telegram UD till Londonbeskickningen 10.7 kl 23.25

2.. Brådskande Ecuador Stegeholm fått order fortsätta resan från Kristiansand den elfte i dagningen stop underrätta amiralitetet = Ministry Foreign Affairs.

CM till utgående lejdfartyg 10.7 via konsulatet i Oslo

Till befh och kontrollofficerare Ecuador Stegeholm. Fortsätt resan från Kristiansand inom Norskt territorialvatten till Lindesnes.Därifrån rakt västerut till tidigare anbefalld kurs som sedan följes enligt erhållen instruktion. Avgången bör om möjligt äga rum i dagningen den 11.7..Tyska vederbörande bemyndigade lämna avgångstillstånd. Bekräfta gen.konsulatet Oslo = CM

UD Ch.tel.till Swedel,N.Y den 11.7

(Angående kurs för Drottningholm som avgick från NY 15.7 mot Göteborg) Hoppas besked kursfrågan från Berlin i e.m På grund av minsprängningen av

UDDEHOLM & ARGENTINA 6.7.42

Uddeholm Argentina i vanliga inseglingsrännan 30′SW Kristiansand bör t.v. rakt östlig kurs tagas från omkring 57 58′N till höjd med Lindesnes och därifrån inom Norskt territorialvatten till Kristiansand. Denna obetydliga avvikning hittills följda route bör f.n ej beröras med brittiska och amerikanska vederbörande = Cabinet

Berlin 13.7 ,brev till Ståhle,UD

Broder! I Anslutning till mitthandbrev den 11 innevarande månad rörande den tyska kursanvisningen för Ecuador Stegeholm ber jag få meddela att enligt tyska vederbörande någon minlotsning syd Kristiansand icke kommer att anordnas genom tysk försorg. Din tillgivne (oläsligt)

Ch.telegram UD=till Legationen,Buenos Aires 14.7.42

Enligt k.off. Uruguay lär brittiska ambassaden Montevideo uttryckt önskemålet lejdfartyg icke medföra oljefat som synlig däckslast. Ubåtar lära nämligen ha prejat neutrala fartyg med dylik last och bett få olja av dem. Detta för er kännedom = Cabinet

(Samma telegram sänts till Swedel,NY och till Rio)

Brev UD till Berlin 14.7.42

Till Legationssekreterare Brusewitz, Berlin.

Broder! Intresserade ha upplysts om att någon tysk minlotsning syd Kristiansand icke kommett anordnas för våra lejdfartyg. I detta sammanhang vore det värdefullt få erfara tyska vederbörandes uppfattning om anledningen till förekomsten av minor i den från tysk sida anvisade farleden SW Kristiansand. Det kan väl aldrig stå i samband med utvidgningen av Skageracksparren som ägde rum den 26 juni i år? Det förefaller a priori omöjligt att det kan ha varit flygutlagda engelska minor på detta stora vattendjup - 300 meter - och varför skulle en engelsk ubåt ha lagt ut minor i ett farvatten som, såvitt här är bekant, icke användes av tyska fartyg?

Ståhle

UD H 1385 Utbytesfartyg stoppade

Tyskarna hade ännu 26.9.42 inte beviljat utbytesfartyg för de 2 förlista lejdfartygen eftersom Uddeholm/Argentina icke anlöpt Kristiansand.

Begravningsbevis

Rederiet för Argentina i brev till UD 16.7.42 översänt "Tillståndsbevis för begravning" för den i Mandal avlidne kockeleven Anton William Pihlstrand. (Original se R 19D /398)

Brev UD till Berlin 17.7.42

Byråchef Ståhle till legationssekreterare Brusewitz:

Broder! Utan att avvakta resultatet av undersökningen rörande de närmare

UDDEHOLM & ARGENTINA 6.7.42

omständigheterna vid och anledningen till olyckan med Argentina o ch Uddeholm, synes man redan nu från svensk sida kunna föra ett samtal enligt ungefär följande linjer:

Olyckan inträffade på en plats som enligt tidigare tyska uttalanden måste anses ligga inom Tyskt "Machtberiech", varför fartygen följaktligen redan inkommit dit. Vidare befunno desig på en från tysk sida anvisad kurs genom ett tyskt (och engelskt) minfält i strid mot från brittiskt sida erhållen anvisning. Den av London föreskrivna vägen för som bekant från punkt 57 30′N 7 00′O.genom djuprännan i Skagerack till Göteborg. Genom det tyska villkoret om passage av Kristiansands redd ha lejdfartygen österom denna punkt måt följa en kurs som sndast överensstämmer med anvisningen från den krigförrande genom vars "Machtbereich" vägen går. Det måste således - tills motsatsen visas - här anses fullt i sin ordning att utbytesfartygen till de förolyckade hemgående två lejdfartygen få utlöpa utan villkor från tysk sida. Ståhle

P.S. Jag vill i detta sammanhang även erinra om att viaaldrig fått några ersättningsfartyg för förlusten av Venezuela och Kexholm vilka förorsakades av tyska krigshandlingar. Sannolikt ligger det väl även till på samma sätt med Murjeks förlust. Vissa förutsättningar synas mig därför vara för handen att man från tysk sida glömmer bort den s.k. förutsättningen för tillståndet att låta ersättningsfartygen för Uddeholm och Argentina avgå västerut. D.S

Utkast till meddelande till beskickningen i London från UD 27.7
SÄNT I CH?TELEGRAM den 28.7. 42 efter CM godkänt.

Strängt förtroligt för Eder orientering

1) Argentina Unnedholsm minsprängningar skedde på standardkursen mellan punkt G Nord 57° 30′ Ost 7°00′och H Nord 58° 7′ - O.8° 2′,drygt 30 dist.minuter från sistnämnda punkt.Med anledning därav begärde vi upplysning i Berlin om någon säkrare kurs kunde rekommenderas. Berlin framhöll att tyska vederbörande icke kunde giva några nya kursanvisningar, men förklarade sig anse följande kurs tills vidare säkrare: från punk H inom Norskt territorialvatten till utanför Lindennes och därifrån rakt västvart till gamla kursen.som alltså träffas på c:a 58° latitud. Hemgående sammaledes.

2) Vi ansett oss nödsakade följa detta råd, ehuru det innebär färd genom brittiskt faroområde och avvikelse från den engelska kursanvisningen som ju leder till punkt G men inte direkt angiva någon punkt öster därom. Vi måste fortsätta nya kursen tills klarhet vunnits riskerna gamla kursen åter äro normala varom beskickningen Berlin verkställer undersökningar. Set är således icke fråga om någon ny tysk kursanvisning utan blott om en av oss beordrad tillfällig deviation.

Forts

UDDEHOLM & ARGENTINA 6.7. 42

3) Marinstaben orienterat engelske marinattachén härom,som rapporterat saken till London men ej förnummit någon reaktion.

4) Närmare upplysningar om orsaken till olyckorna saknas,men möjligen står den i samband med breddning av tyska minfält i Skagerack. Särskilt på grund härav angeläget att undvika att Admiraltys intresse för gamla kursen väckes. Från tysk sida göres gällande att olyckan orsakad av fienden och bl.a nämnes att en engelsk ubåt siktats i Skagerack strax före den 6 juli. Magnetminor synas oss uteslutna då djupet ca 300 meter.

Ministry Foreign Affairs

Frågan om utbytesfartyg frikopplats

Enligt brev 30.9.42 från Sjöfartskommittén 1939 till byråchef Grönwall på UD har frågan om utbytsefartyg för Argentina /Uddeholm frikopplats från seglingsprogrammet genom att Berlin godkänt det nya utbytesprogrammets första par nr 85 och 85 = Falsterbohus och Brasil.

SKNEVII 347 Ilandfluten & till Göteborg inbärgad bomullslast

Enligt rapport till SKN från Tulldirektören i Göteborg 29.8.42 hade då till Gtbg införts 458 balar, 8 säckar och 2 lådor bomull som besiktigats av Wilson & Co och värderats för räkning Svenska Bomullsimportföreningen 1939 i Gtbg.

354 balar bärgats av sammanlagt 50 olika fiskebåtar som inkommit med allt ifrån en upp till 49 balar per båt.

GG 186 Ansi av Hönö bärgat 76 st 100-kg -balar NW Skagen -bärgarlön 3040:-

GG 291	Lagafors av Björkö	49 balar	bärgarlön	1960 kr
GG 410	Carmel av Hönö	17 balar	-"-	680:-
GG 7171	Gunnaren av Hönö	30 balar	-"-	1200:-
GG 217	Polaris av Björkö	13 balar	-"-	520:-
GG 310	Patricia av Styrsö	23 balar	-"-	920:-
GG 259	Mignon av Knippla	18 balar	-"-	720:-

SKN för dessa 354 balar utbetalat 14.106:66 i bärgarlöner

Andra båtar infört bomullsbalar till Lysekils- och Strömstadsdistrikten

Bomull vid Norska Kusten

32 balar på 2482,6 kg netto sänts på järnväg till Gtbg efter torkning på spinnerier i Drammen och Halden. Ursprungligen 52 balar men sedan rostig och förstörd bomull bortsorterats åters tod 32 balar.

Bomull vid Danska Kusten

Tyska marinfartyg fram till den 26.7 42 bärgat 52 bomullsbalar utanför

UDDEHOLM & ARGENTINA 6. 7 .42

der Dänischen Hoheitsgewässern och landat dem i Fredrikshavn där de förklarades ha tillfallit det Tyska Riket.
232 balar bomull, 323 plåtburkar med kaffe,the,cacao pch ris fram till den 30.7flutit iland mellan Hanstholm och Skagens fyr, vartill fiskare till havs bärgade 152 bomullsbalar. - En ny motorlivbåt utan namn med en svensk motor inbärgats till Agger enligt brev 8.8.42 från Theo.Koch i Köpenhamn till SKN. I båten fanns en tegnebog, en pung med svenske penge, et armbandsur och en guldfingerring, allt utan märken.
Politimesteren i Hjörring 31.8.42 till Koch anmält att sammanlagt 356 burkar kaffe à500 gram, varav en del till namngivna adressater, drivit land resp. bärgats av fiskare ävensom 125 tvålar av märkena Sunlight och Palmolive. " Den indkomne ris og cacao er som verdilös tilintetgjort." (Hur många burkar som togs omhand och inte anmäldes kan man ju gissa sig till.) Kaffet och tvålen skeppades till Göteborg 11.11.42 med ms Prins Carl f.v.b till adressaterna. Bomullen torkades och rensades i Vejle och Aalborg och den 31.12.42 skeppades med ms Prins Georg till Göteborg 1614 rullar bomull på 28400 kg och 120 balar på 10700 kg för att inbringa proveny till SKN som haft storautgifter för bärgarlöner, torkning, rensning, frakter, tull, försäkring, upplagring etc.

NOREG 9.7.42 (H)

Hemligstämplad rysk torpedmiss vid Sandsänkan

HEMLIG Signalmeddelande 9.7.42 kl 23.14 BAO till CM

Sjöfartskontrollen Landsort meddelar kl 22.45: En torped avsköts idag kl 14.08 utan att träffa mot nordgående ss Noreg som befann sig i bärin g N½O 6′från Sandsänkans fyr. Den angibna positionen är alltså N 58° 24,5′ - O. 17° 10,5′

xxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Ovanstående läckte aldrig ut till allmänheten och finns inte heller upptaget i sjöhistoriska verk som Jürg Meisters " Der Seekrieg in den Osteuropäischen Gewässern 1941-45." (München 1958) ej heller i finska "Havsvargar" om Ryska ubåtarna i Östersjön 1941-45.

Eget Noregs historik

Lastångare på 1431 brton byggd 1903 vid Laxevaags Mek. Verksted i Bergen av stål. L 75,5 B. 11,1 Tillhörig red AB Fri (Jacob Käll) i Göteborg. Inköpt våren 1929 från Harlofs Rederi A/S i Bergen. Three-island-typ med 4 luckor, 2 master och häckakter. 575 ihkr maskin. Noreg klarade sig geno kriget 1939-45 utan intermezzon. 26.11.41 kolliderade hon i Kielkanalen med Clara L.M.Russ av Hamburg och fick BB båt krossad,brädgången intryckt och kokslast rasade överbord. Insattes 17.1.45 liksom Dagmar Bratt, vitmålad och med Röda Kors-märken, i trafiken från Göteborg till Delzijl med mat och mediciner till Holland. Under en av dessa resor anfölls de 2 fartygen söndag f.m 3.4.45 av ett okänt plan 10′NW Borkum . Man såg inte planet med hörde vinandet av bomber som föll i havet 300-400 meter från fartygen. 8.4 kom fartygen till Göteborg. Noreg gick sedan till varv. - I april 1952 såldes Noreg för 175.000 kr till Glücksmans Metallaffär i Gtbg och lotsades 23.4.52 upp till varvet i Marieholm för nedskrotning som var fullbordad i slutet av juli 52.

MARGARETA 9.7.42

TORPEDERAD PÅ SVENSK VATTEN UTANFÖR NORRKÖPING AV RYSK UBÅT - 14 DÖDADE.

Rapport

Avgick lördag 4.7.42 från Nordenham dest. till Köping. Rumslast: 1124 ton koks. Däckslast: 400 ton koks till 10′höjd på fördäck och 8′höjd på akterdäck, avstämplad med plank, bräder & ståltrådsnät. Djupg F 18′1″ -A 19′1″ 330 ton vb. 19 ombordvarande.
Torpederad tors 9.7 kl 18, 2½ distansminut W t S Norra Fällbådan i Norrköpings yttre skärgård. Vind WSW 2, smul sjö, klar sikt. Befh vakt,utkik på bryggan. Bräcktes av under bryggan och sjönk inom en minut. 14 döda, 4 överlevande varaven man skadad.

Stockholm 13.7.42
K.G.Karlsson
2e styrman

Skriftlig redogörelse

Fartyget anlände till Trelleborgs redd kl 23.40 tisdag 7.7.- Redan kl 01.30 ons 8.7 lättat ankar för att ansluta sig till konvojen som avgick kl 02 från Trelleborgs redd i enlighet med överenskommelse som torde ha träffats mellan kapten Törngren och befh på det örlogsfartyg som mom långsides efter vår ankomst till redden. Strax efter det vi passerat Sandhammaren uppstod dimma,varför farten saktades ner och stoppades samt ankrades. Klarnat upp kl 08, lättat ankar kl 09.Konvojen syntes c:a 2′förut där den legat till ankars i dimman. Omkring kl 16 8.7 lämnat lotsen utanför Karlshamn.Den övriga konvojen hade då kommit så långt före att den inte syntes från Margareta vars fart torde ha varit något under 8 knop medan den övriga konvojens fart uppskattas till c:a 8½ knop. Fortsatt resan ensam till Kalmar redd dit Margareta anlände c:a kl 02.30 torsdag den 9.7. Kvarlegat till kl 03.40 i väntan på lots, sedan fortsatt under lots ledning till Skäggenäs. Därifrån fortsatt resan innanför tremilsgränsen. Kl 18 sågs en ubåt c:a 4 streck akter om tvärs om STB på c:a 1 ′avstånd. Ubåten styrde ungefär samma skurs som Margareta.När ubåten kommit ungefär tvärs för Margareta, girade den så att den stävade ungefär vinkelrätt mot Margaretas kurs. På 400- 500 meters avstånd avfyrade ubåten en torped som träffade fartyget strax under bryggan eller på akterkant av lucka 2 varvid fartyget bröts itu och försvann i djupet inom loppet av c:a en minut. På bryggan befann sig då befh, vakthavande Ie styrman, utkiken matros Ljung och rorsman jungman Lundblad. Undertecknad, 2e styrman Karlsson, satt tillsammans med 2e maskinist Falk i mässen då explosionen inträffade. Jag rusade omedelbart ut genom BB mässdörr och Falk genom STB mässdörr och sökte oss upp på båtdäck. Vattnet kom rusande och följde oss hela tiden. Vi lyckades komma bort till akterflotten och äntrade upp på den,samtidigt som akterskeppet

MARGARETA 9.7.42

sjönk framåt nedåt och aktermasten, fallande föröver, snuddade vid min axel. Vi drogs båda med flotten under vattenytan och då jag åter kom upp till ytan hade Margaretas akterskepp försvunnit i djupet. Jag simmade till närmaste flotte som befanns vara fördäcksflotten. Efter någon stund kom matros Ljung simmande mot flotten och fick min hjälp atttta sig upp på den. Efter ytterligare någon stund kom ytterligare en man simmande bland vrakspillrorna fram till flotten och hjälptes upp. Det var lämpare Lundström. C:a 400 meter bort sågs ännu en man fastklamrad vid vad som senare befanns vara potatislårem. Ett fartyg syntes vid horisonten och närmade sig och vi svängde med signalflaggor för att påkalla uppmärksamheten. När fartyget kom närmare sjösatte det en livbåt som bärgade jungman Nilsson som befann sig på potatislåren. Fartyget visade sig vara ss Hemsö av Härnösand. Hemsö gick sedan upp långsides flotten och kastade över en ända varefter jag och lämpare Lundström äntrade ombord. Matros Ljung måste på grund av svåra skador i rygg och bäcken tas ombord i livbåten och fick kvarligga i den tills den halats upp i jämnhöjd med båtdäck,varefter han bars över till Hemsö. Strax efteråt kom Arkösunds lotsbåt och en minsvepare långsides Hemsö och de skeppsbrutna ombordtogs i minsveparen och infördes till Arkösund där matros Ljung kom under läkarvård och blev vidaretransporterad till Norrköpings lasarett. De andra 3 räddade inkvarterades på hotell i Arkösund. De 14 saknade torde med säkerhet alla ha omkommit.

Stockholm 13.7.42
K.G.Karlsson
2e styrman

Sjöförklaring i Stockholm 20.7.42 kl 12

Lastassuradör okänd för 2e styrman.
Kaskoassuradör SKN.
Ingen låtit sig avhöra utom vittnena.
Sakkunniga: Sjökapten Anders Perno &Otto Dahlquist.

1) Hade fartyget sin flagga hissad och bar det dessutom synliga nationalitetsmärken?
2) Observerades ej att ubåten saknade neutralitetsmärken (vita fält som bäras av flottans samtliga fartyg) vilket borde hava föranlett kraftig BB-gir så att fartyget kommit i långskeppsriktningen från ubåten?

2e styrman Karlsson: Margareta befann sig på Svenskt vatten, förde Svensk flagga och hade tydliga nationalitetsmärken. Uppgift om Margaretas position hade han fått av Hemsös befh vilken sett torpederingen och styrt ner mot platsen där Margareta sjunkit för att rädda överlevande. 2e

MARGARETA 9.7.42

styrman Karlsson själv sett ubåten då han var på väg till mässen. Ubåten gick då snett akter om Margareta och på samma kurs och hade saknat de breda vita fält som svenska ubåtar har på tornet som neutralitetsmärkning. Han visste inte varför befh inte låtit gira BB. Matros Ljung kvar på sjukhuset för skador i rygg och bäcken.

Jungman Nilsson: Utkik på backen. I c:a en kvart iakttagit ubåten som ändrat kurs och styrt ner mot Margareta omedelbart innan torpeden avsköts.

Lämpare Lundström: På väg till eldarskansen, där han var vid explosionen, iakttagit ubåten styrande parallell kurs med Margareta. Efter torpederingen inte sett några andra än matros Rosdahl och de 3 som överlevde. Matros Rosdahl hade simmat några meter från honom sedan han kommit upp till ytan men Rosdahl troligen drunknat.

De närvarande besättningsmännen vitsordat att ombord på fartyget funnits en kista med stoftet av Ie maskinist Otto Emil Nyblom från red AB Strims ss Ellinor. Jungman Nilsson efter explosionen sett kistan en kort stund flyta i vattnet men därefter sjunka. (Se sid 7)

Crew list (Egna kompl.)

(SEMAN 1936)

+ Befh Knut Magnus Kristian Törngren, Brunnsgatan 4,Sölvesborg, 23.12.75
+ Ie styrman Albert Fritjof Garding, Smedby, 18.12.82
2e styrmanKlas Gustaf Karlsson, Sannäs, Tanum, Bhl, 14.8.95(2½ år ombord)
+ Chief Carl Nilsson, Malmö, 27.3.73 (10 år ombord i olika repriser)
2e maskinist Hans Erik Lennart Falk, Malmö, 15.2.14 (Skulle avmönstrat i Köping efter denna resa för att läsa till chief vid navig.skolan)
+ Stuert August Nilsson-Ahlquist,Bräkne-Hoby, 9.9.76
+ Kock Sixten Valentin Ramstedt,Stockholm, 6.8.16
+ Matros Enok Rosdahl, Gärds-Köpinge, 26.4.80
+ Matros Ebbe Adolf Fredrik Cronzell, Åryd, Karlshamn, 7.12.12 (5.7 hade det lyst för tredje gången för honomi Åryds kyrka)
Matros Arvid Emanuel Ljung, Karlshamn, 11.4.11
+ LättmatrosmAnders Roland Andreasson, Båstad, 15.6.17 (Skulle i augusti ha börjat på Navigationsskolan)
+ Jungman Nils Henry Lundblad, Rinkaby, 28.5.23 (Maj 42)
Jungman Stig Gösta Nilsson, Åhus, 6.9.22
+ Smörjare Johan Edvin Kristensson, Yngsjö, 11.2.92
+ Eldare Sigfrid Berntsson, Agerum, 17.3.93
+ Eldare Carl Ivar Alm, Eka, Göinge,Fridhem, 8.11.19
+ Eldare Karl Oscar Fredriksson, Finnerödja, 28.11.18 (En av de 4 som överlevde Gwalias torpedering 2.12.40)
Lämpare Erik Harry Lennart Lundström, Forsnäs, Ramdala, 26.5.21

MARGARETA 9.7.42

KK memorial 18.8.42

Torpedering utan varning.
Befh borde vid Furön ha avvaktat nästa nordgående eskort i enlighet med direktiv utfärdade av Chefen för Marinen.

Ex officio
Bertil Lindhé

Last SKN EVII 344

1524,5 ton koks för Carl Folke & Co AB i Stockholm.
Försäkrad för 61660:- i Veritas. SKN betalat full ersättning 28.7.42

Effekter & assurans

SKN utbetalat till rederiet 400.000 kr plus revers 50.000:- (21.1.43) 4.8.42 för totalförlust.
Effekter ersatts enligt lag till änkor, föräldrar o.a. anhöriga till de 14 döda och till de 4 överlevande. Överlevade 2e styrman Karlsson, som förlorat för 1541:- fick 787:50, jungman Nilsson som förlorat för 885:- fick 550:- ,lämpare Lundström som förlorat för 576:- fick 475:-, matros Ljung, svårt skadad, fick 550:- mot sin förlust på 1062:-
August Törngren i Sthlm utkvitterat 3.9.42 för sin fars ,kaptenens, ägodelar 1800:- Anna Garding i Smedsby 24.8 1012:50 för maken, Ie styrmannens, effekter osv
SKN: " Vad instrument beträffar godkänna vi för befh Törngren kr 950:- Ersättning medgives icke för fickur, 2 st guldringar och läderportfölj." För 2e styrman godkändes kr 100:- för instrument,hans skrivmaskin och förstört fickur ersättes icke.

SKN 3.12 42 ersatt rederiet med 11962:50 för effekter.

UDHP80c 3516

Rapport till Befh.Amiralen Ostkustens MD 10.7.42

Sammanfattande uttalande gjort av 2e styrman K.G.Karlsson om torpederingen av Margareta: Ubåten befann sig , när styrman Karlsson först siktade den, på ett avstånd av c:a 1′akter om STB. Kursen var densamma som Margaretas. Från detta tillfälle och till torpedens avlossande förflöt c:a 10 minuter. Ubåten gick då hela tiden i ytläge på samma kurs.När torpeden avsköts befann sig ubåten ungefär i bäring 30°akter om STB påett avstånd av c:a 400 meter med kurs mot Margaretas stäv.Färgen på ubåten var mörkgrön och den hade en kanon för om tornet. Två man befann sig vid torpederingen i tornet.Efter det Karlsson räddat sig ombord på en flotte såg han ej mera till ubåten.

Arkösund 10.7.42
T.Westerlund
Konst. fänrik FLR

MARGARETA 9.7.42

Rapport till Befh Amiralen Ostkustens MD 10.7.42

Sammanfattning av matrosen Ljungs uttalanden efter förhör av u-tecknad: Då ubåten upptäcktes befann den sig på några hundra meters avstånd på STB låring,hållande samma N kurs som Margareta och var i ytläge. Vid kaptenens förslag att hälsa med flaggan i tanke att ubåten var svensk, anmärkte Ljung att ubåten ju ej förde flagga. Ubåtens kanon på fördäck var riktad föröver och var av storlek något mindre än de större svenska ubåtarnas. Ubåtens nationalitet kunde ej iakttagas.Ubåten följde Margareta under några minuters tid och kom därvid så småningom att befinna sig c:a 30° akter om tvärs sist den obeserverades. Det föreföll då som om den börjat dyka. Strax därpå upptäcktes torpedstrimman , omedelbart följd av explosionen midskepps på Margareta.Några observationer av ubåtens manöbrer därefter hade Ljung givet vis ej kunnat göra.

Norrköping 10.7.42
E.Aspenberg
Fänrik

Hänvisning: För ch.telegram till Kujbysjev den 10.7.42 se:HP 22 Ab
För sjöförklaring Se R 90A.

P.O.Ekman. Först 1983 klarlagt att ubåten var ryska S.7

I Jürg Meisters " Der Seekrieg in den Osteuropäischen Gewässern 1940-45" (1958) anges Ryska ubåten III 406 som Margaretas baneman.(Se tillägg till Ada Gorthon 22.6.42) Den Finske sjöhistorikern Per Olof Ekman i sin bok "Havsvargar" (Helsingfors 1983) skriver att Margareta sänktes av Ryska ubåten S7 ,befh Lisin, som den 6.7 forcerat den sista spärren i Finska viken och satt kurs mot Landsort för att därifrån gå sydvart på jakt efter malmlastade fartyg på väg till Tyskland. Vid Fällbådan utanför Arkösund upptäckte han i tidig morgonstund den 9.7 en konvoj som dock hann försvinna innan S7 kommit i skjutläge. På kvällen den 9.7 såg Lisin en ensam nordgående ångare utanför Kråkelund och dök för att angripa den. Den första torpeden fastnade av någon anledning i tuben men torped nr 2 ilade iväg snörrätt in i sidan på svenska ss Margareta på 1272 brton på resa med kokslast från tysk hamn till Köping. Av de 18 ombordvarande omkom 14. Följande dag var havet tomt, men den 11.7 sänkte Lisin ms Luleå av Stockholm. (se 11.7.42)
I ovanstående citat har Ekman fel så tillsvida att han förmodar att S7 anföll i u-läge, när ubåten bevisligen hela tiden fram till torpedskottet gick i ytläge på samma kurs som Margareta. Ekman noterat att S7 återkom till sin bas den 11.8.42.

Egna noteringar "Kunde inte fatta att vad jag sett var sant."

Från ett av Marinens bevakningstorn vid Arkösund blev vakten Otto Hagdahl

MARGARETA 9.7.42

vittne till torpederingen. Han såg en lång stund hur ubåten, "en stor svart bjässe", minskade in på avståndet till ångaren för att, när den hunnit upp Margareta, avfyra en torped. Hagdahl såg torpedbanan och hur ångaren klövs i en tjock svart rökpelare och sjönk inom 60 sekunder. Det sista han såg var aktern.Ubåten dök omedelbart efter förrättat värv och försvann. Hagdahl kunde inte fatta att vad han sett var sant...

Kaptenen trodde ubåten var Svensk. Tänkt hälsa med flaggan.

Margareta förde svensk flagg och hade sedvanliga nationalitetsmärken på sidorna då hon torpederades kl 18 torsdag 9.7 på svensk vatten 8' OSO Arkö , ej långt från Arköbådarne, i Norrköpings yttre skärgård av den mörkgröna ubåt utan flagg och beteckningar som en lång stund gått på samma kurs nordvart och var av samma storlek som de Svenska kustubåtarna. Ingen ombord reflekterade över att ubåten saknade de breda vita bälten med vilka de svenska ubåtarna var neutralitetsmärkta. Jungman Stig Nilsson, Åhus, som stod utkik på backen då torpedbanan kom ropade :" Torped!" varvid 2 kamrater i närheten skrattade.Nilson hoppade överbord i samma ögonblick explosionen sprängde fartyget midskepps så att det bräcktes itu under bryggan och sjönk inom en minut. Den ena av de 2 som skrattat, lämpare Lundström, blev sparkad i huvudet av kamraten som kämpade för sitt liv och drogs ner då fartyget sjönk men kunde göra sig fri från den wire han fastnat i och kom upp till ytan där han fick tag i en livboj. Han såg 62-åriga matrosen Rosdahl utmattad sjunka i kaoset av sugvatten och spillror men kunde ingenting göra. Jungman Nilsson sökte i det längsta hjälpa den 69-årige chiefen att hålla sig uppe men förgäves. Nilsson själv klängt sig fast vid en potatislår. 2e styrman Karlsson ,som satt och åt i mässen före vaktavlösningen, tillsammans med 2e maskinisten Falk,hörde ropet: "Torped" från utkiken och rusade ut följd av Falk. Båda sögs ner då fartyget sjönk under dem och Falk försvann, medan 2e styrman tog sig till den uppflutna förflotten. Utkiken på bryggan, matros Ljung, varskodde befh och Ie styrman om ubåten så fort han fått syn på den. Befh trodde att det var en svensk ubåt och tänkte hälsa med flaggan (Se sid 5) Margareta gick ju på svenskt vatten och ubåte gick i ytläge på samma kurs, men Ljung påpekade att den förde ju ingen flagg. Vid explosionen kastades Ljung med våldsam kraft mot bryggräcket och hamnade rakt i en livboj som han fick med sig i vattnet. Trots shocken och svåra bäcken-och ryggskador var han hela tiden vid fullt medvetande menså aldrig vad somhände med befh och Ie styrman.Då han efter några sekunder kom upp till ytan var Margareta borta och han kunde inte heller se ubåten. Först på platsen var ss Hemsö som sett torpederingen på några sjömils avstånd och som i en livbåt togupp de 4 överlevande.Sedan kom Arkösunds lotsbåt ut från lotsplatsen varifrån man också sett explosionen

MARGARETA 9.7.42

och sedan en minsvepare och plan som larmats av kustbevakningen. Matros ljung fördes från Arkösund i ambulans till Norrköpings lasarett. De andra 3 kom till Stockholm fredag 10.7. efter att ha förhörts av marinbefäl.

Likkistans sista färd

På morgonen den 25.7 påträffade några fiskare vid Hamnö utanför Oscarshamn en flytande trälåda utan lock innehållande en zinkkista. Fyndet fraktades till Misterhults kyrka och den döde identifierades som maskinchefen på ss Ellinor av Stockholm, 63-årige Otto Nyblom,Sthlm, som den 24.6 dött av hjärtslag på sin vakt i maskin då Ellinor passerade Fehmarn Bält och vars stoft ilandförts i Holtenau. Kistan hade i Holtenau förts ombord på Margareta för hemtransport. Då den hittades hade den drivit 70 distansminuter sydvart från sänkningsplatsen. Kistan sändes med tåg till Stockholm och Nyblom jordfästes den 30.7.42 i Uppståndelsekapellet. (Se även sid 3)

Torpedskott 6.7 mot Holländsk 6000-tonnare

På morgonen den 6.7.42 utsattes Holländska 6000-tonnaren Nordwijk med malm last på sydgående i Svensk konvoj mellan Landsort och Hävringe för torpedanfall från en okänd ubåt. Eskorten befann sig 10'SW Landsort mitt för Gäddans prick, alltså innanför prickarna i en trång och svårnavigerad skärgårdsled. Torpeden strök förbi Nordwijk och exploderade mot ett skär och vid explosionen stannade fartyget upp som om det stött på grund. En jagare fällde sjunkbomber. Samma dags e.m. siktades ett periskop nära en konvoj på Svensk vatten vid Ölands ostkust och jagare gick till sjunkbombsanfall.

(/E Galeon 1.7 - 11/4) Om de ryska ubåatarna 1942 i Östersjön se även Ada gorthon 22.6, Galeon 1.7, Fortuna 4.7, Luleå 11.7, C.F.Liljevalch 18.8.)

Margaretas historik

Lastångare på 1272 brton byggd 1884 vid Irving & Co i West Hartlepool av järn. (Ex Fortunatus) L. 73,7 B. 10 Tillhörig red AB Strim (Sven Salén) i Stockholm. Byggd som Fortunatus 1882 men efter en strandning 1884 helt förbyggd. Tillhörde först varvet, senare Metcalfe,Simpson,Davidson & Co i W. Hartlepool. Kom under svensk flagg våren 1896, inköpt av nybildade redAB Helsingborg (N.C.Corfitzon) i H-g och hette sedan Margareta trots flera ägarebyten. 1916 såld till Red AB Suecia i Landskrona för 1.275.000 kronor 1917 såld till red AB Hallandia i Halmstad, febr 1925 till red AB Sundsborg (H.Edling) i Hälsingborg, 1934 till K.A.Andersson i Karlskrona och sept 39 till red AB Strim. 520 ihkr. Welldäckad. 1950 dw.

4.12.40 kolliderade Margareta i tysk konvoj vid Elbe I fyrskepp med ss Helga Ferdinand av Rostock , fick stäven krossad och måste svårt läck gå in till Brunsbüttel för prov. rep med cementkista.

VRAKET LOKALISERAT MAJ 92 PÅ 60 M DJUP. BRUTET I 2 DELAR AV [illegible]. [illegible] [illegible] MED [illegible]. [illegible] [illegible] FRÅN DYKARE. [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] AV 2 [illegible] [illegible] LOTSARNA.

HANNA 10.7.42 Ej krig.

HANNA "FLYGANDE HOLLÄNDARE" I HANÖBUKTEN EFTER KOLLISION MED UBÅT (?)

Rapport

Avgick Stettin ons 8.7.42 destinerad till Kalmar med rumslast av 180 ton glassand. Djupg F 10′9″ - A 11′c:a . 4 ombv. Sist torrsatt maj 1940.
Fre 10.7 kl 15 kolliderat med okänt föremål 20′WSW Utklippan. Vind SW 10-12 sekundmeter. Kraftig sjö, något soldis. Hanna gjorde vid kollisionen 7 knop. Sågs sjunka efter c:a 10 minuter.

Besättning

Befh/delägare Karl Hilding Leonard Karlsson, Sandvik, Persnäs,Öland,5.4.94
33 år t. sjöss Fört Hanna sedan 1.6.34
Bästeman Arthur Strömberg, Sandvik,Persnäs,9.7.10,halvbror till skepparen
18 år t sjöss, varit på Hanna sedan 1.6.34.
Jungman Erik Gösta Harry Gustafsson, Byrum.Böda, 14.4.23 ($5\frac{1}{2}$ mån. ombord)
Kock Arthur Sigfrid Valdemar Sigfridsson, Bäck,Vedborn,Högby socken,4.12 22
(6 mån till sjöss)

Reseberättelse

Ons 8.7. kl 12 avgått från Stettin i vackert väder.Resan fortsatts utan anmärkning tills
Fre 10.7 då vi kl 07.50 passerade Sandhammarens fyr i NW,gissad distans 3′. Kl 09.45 passerat Långagrunds lysboj om BB. Vind SSW 10-12 sek.meter. Solrök. Styrde kurs NNO till kl 12 då loggen visade 16′från bojen. Ändrade då kurs till ONO. Pejlat pumpen, Fartyget tätt. Fortsatte med samma kurs,fart c:a 7 knop, till kl 15 då jag kände fartyget skälva till av en ganska kraftig stöt. Jungman, som stod förut, sprang genast akter, och meddelade att även han känt stöten.Bästeman,som strax efter kom på däck, hade känt stöten då han låg i sin koj.Sprang genast till relingen och konstaterade att länspumpen börjat gå för fullt.Vid omedelbar pejling befanns c:a 8″ vatten i fartyget. Kursen sattes på Karlskrona ochbåda handpumparna bemannades.Redan efter 5 minuter hade vattnet stigit till 6 fot oaktat alla pumpar var igång.Motorn stannade av sig själv efter 3-4 minuter. Som vattnet fortfor att stiga insåg jag att fartyget skulle sjunka varför beslöt lämna det åt sitt öde och gå i livbåten. Knappast någonting av våra tillhörigheter hann medatags.Endast de viktigaste pappren kund jag få med mig.Efter c:a 10 minuters rodd såg vi fartyget sjunka med aktern före.Vi rodde undan vind och blev omhändertagna av en fiskare från Hasslö. Utan skuld till denna olycka fritager jag mig själv,besättning och rederi från allt ansvar.

Kalmar den 14.7.42
H.Carlsson Befh.

Sjöförklaring i Kalmar 20.7.42 kl 10

Hanna assurerad i Smålandskustens Sjöförsäkr.förening i Kalmar & Norra Ölands

HANNA 10.7.42

Assuransförening i Persnäs.
Notarie Lars Waldenström,Sthlm, för SKN.
Sjökapten Anders Edgren,Sthlm för Svenska Veritas.
Dir. Karl Englund,Kalmar för lastassuradören,F:a Heinrich Barg,Hamburg.
Skeppsmäklare Richard Wirén,Kalmar, för N.Ölands Assuransförening.
Sjökapten Johan Harry Sandberg,Kalmar för Smålandskustens Assuransförening.
Bisittarna ej namngivna i protokollet.

Befh Karlsson: Hanna ej läckt 1941. Legat upplagd 5.12.41- 6.5.42. Den 6.5.42 avgått Borgholm-Stockholm med potatislast och sedan gått från Sthlm till Hargshamn och vidare till Borgholm,sedan till Kalmar,där massaved lastats för Stettin där sedan last av glassand intagits. Ej läckt efter lastningen. Svgått från Stettin kl 12, tysk tid, ons 8.7,klarerat tullen i Swinemünde och lämnat Swinemünde kl 12 den 9.7. Passerat Långasunds lysboj 09.45 den 10.7.Vid vaktbytet kl 12 hade bästeman pejlat pumpen och allt var då utan anmärkning. En svartmålad ångare c:a 13.30 passerat Hanna på långt håll.Den hade saknat namn och nationalitetsmärken.. Jungman stod då som utkik.Bästeman varit i sin hytt på däck på sin frivakt. Kocken i skansen. Vid kollsisonen befann sig Hanna troligen 25′W½S Utklippan.Hela fartyget skälvt till vid stöten. Förefallit som om det hade segalt på något föremål som först stött emot förskeppet och sedan fartygets botten..På grund av stöten hade Hanna stannat upp ett ögonblick vilket haft till följd att vatten slagit in akterifrån i styrhytten. Befh inte märkt att fartyget krängt över eller att rodret fått någon känning med föremålet ifråga..Enär han blivit mycket upphetsad inte närmare reflekterat över vad slags föremål som påseglats,Hans omedelbara intryck vid tillfället var att det rört sig om något kringflytande vrakgods,Enär stöten varit mycket hård vore det emellertid inte uteslutet att fartyget kolliderat med en ubåt . Själv inte kommit att tänka på den förklaringen förrän en Hasslöfiskare som räddat besättningen fört denna möjlighet på tal. Befh ansåg dock att om det varit en ubåt borde periskopet ha synts eftersom Hannas djupgående inte var mer än 3 meter.Inget periskop hade siktats och inga andra tecken på atten ubåt passerat platsen. I den sjögång som rådde hade det inte varit lätt att märka om fartyget gjort någon särskild röresle vid kollisionen. Genast efter skakningen kom jungman fram till befh och frågade:"Vad var det?" och samma f4 ågade bästeman som ungefär samtidigt kom ut till befh. Jämväl kocken kommit upp på däck. Bästeman fann att pumpen gick för fullt. Befh givit order att pejla och någon, vem minns inte befh, hade pejlat pumpenmed en pejlsticka fästad vid ett rep. Pejlat aktersta pumpen i lastrummet.Efter något ögonblick varskodde bästeman att det var 8″ vatten i pumpen.Befh, som självsett ner genom kappen till motorrummet,funnit att vattnet uppskattningsvis stod 4′

HANNA 10.7.42

högt därnere. Befh ej konstaterat var läckan befann sig. Han gav order att börja handpumpa för fullt och lade om kursen mot Karlskrona med alla segel satta och motorn påsläppt för fullt. Efter högst 5-6 minuters gång stoppade motorn.Befh med blotta ögat kunnat se hur vattnet steg i motorrummet och fått den uppfattningen att det var livsfarligt att stanna kvar ombord.De övriga tre haft samma uppfattning.Lagt fartyget i vind och firat storsegel och gaffelfock för att kunna sätta livbåten i sjön. Tre försegel och mesan fortfarande hissade. Innan han gått i livbåten sprungit till sin hytt och därvid måst passera styhytten. Bestred att han därvid skulle ha låtit surra ratten. Ej heller sett någon av de andra röra ratten.Det kunde inte vara rik riktigt att,som påståtts från visst håll, ratten varit surrad.Då de gick i livbåten låg fartyget i marvatten och det måste ha varit 6′ vatten i motorrummet. Ingen pejling dock gjorts. Befh kände inte till hur högt vattenstånd et varit i skans och motorrum. Hade hört uppgivas av de fiskare som senare funnit fartyget att det då legat i marvatten och att vattnet stått något lägre i skansenän i motorrummet. Att fartyget då det påträffats skulle haft ratten surrad ställer sig befh helt oförstående till. Så snart de kommit i livbåten hade de sattkurs på land,dels för att komma undan suget om Hanna sjönk,dels för att hålla undan för den hårda sjön. De hade inte rott omkring och letat efter det föremål Hanna kollideeat med. Hanna syntes en god stund under rodden men gjorde plötsligt en överhalning akteröver och försvann ur sikte varför de trott att hon sjönk då.Detta var när de rott c:a 30 minuter. Befh hade förlorat sin klocka och kan inte ange exakt tid.Livbåten torde ha varit c:a 4′ från Hanna.Kan inte erinra sig ha sagt att fartyget haft slagsida innan det sjunkit. Kl 22 togs de 4 männen upp av en fiskebåt som tog båten på släp in till Hasslö. Någon av fiskarna på tal om vad de kolliderat med sagt:" Ja,det ligger ju så mycket otyg och flyter omkring i havet nu på grund av alla krigsförlsiningarna." En annan fiskare framkastat att " Det kunde väl aldrig ha varit en ubåt?" Befh själv hade inte kommit på den tanken. Befh låtit krigsförsäkra Hanna för nu ifrågavarande resa,liksom han 1941 låtit krigsförsäkra henne för en resa efter Tysk-ryska krigets utbrott i juni,detta på inrådan av en mäklare som varnat honom för ubåtsfaran i Östersjön.

Bästeman Karlsson: Lastrummet varit till ungefär hälften fyllt med glasaand, Fartyget varit tätt före lastningen i Stettin.Pejlade pumparna regelbundet vid vaktbytena var fjärde timme.Haft vakten 08-12 den 10.7.Då Hanna befunnit sig mellan Sandhammaren och Simrishamn hade hennes kurs skurits av en konvoj med svensk örlogseskort. Kl 09.45 passerat Långagrunds lysboj om BB. Vid pejling kl 12 vid vaktbytet var fartyget tätt.Gått in i sin hytt,som låg bakom styrhytten intill befh hytt. Fartenvar då c:a 7 knop. Somnat och vaknat av att fartyget skälvt till och darrat av en kraftig

HANNA 10.7.42

törn. Inte sett på klockan. Sprungit ut på däck och frågat befh vad som hänt. Fått svaret:"Jag vet inte." Bästemans åsikt att fartyget törnat på något vrakgods. Genast sett att länspumpen arbetat för fullt.Dock inte tagit reda på var läckan uppstått,beroende på att det hastigt stigande vattnet i fartyget gjort detta svårt att utföra.Jungman Gustafsson pejlat pumpen och funnit 8" vatten i den. Bästeman blivit mycket nervös och minns sedan inte i detalj vad som hände. Vitsordat att segel firats och livbåten satts i sjön men minns inte om befh givit en formlig order att överge fartyget. Innan bästeman gått i båten hade han kastat loss en talja som fäst båten vid fartyget. Därvid passat på att springa in i sin hytt och rycka åt sig en kostym på vägen gått genom styrhytten men inte gjort något med ratten och inte sett att den varit fastbunden på något sätt.Då Hanna övergavs låg hon med skarndäcket i ytan. Satt kurs mot land. Haft jämt arbete med att hålla båten undan för den grova sjön.Efter omkring en halvtimme försvann Hanna i soldiset. Verkade som hon sjönk med aktern först och därefter masterna och förskeppet. Sedan inte vidare synts till. "Nu gick hon!" sade någon av dem. Alla varit övertygade om att hon sjunkit. Kommit iland på Hasslö i mörkningen. -Inte lagt märke till någon slagsida efter kollisionen.

Jungman Gustafsson: På morgonen 10.7 iakttagit en svensk eskort passera och senare passerat en nordgående ångare vars utseende han inte kan beskriva. Haft vakt som utkik 12-4..Inte sett något särskilt.Pumparna pejlats kl 12 och då var fartyget tätt. Plötsligt hade fartyget skakat och skälvt till av en hård stöt.Genast sprungit in i styrhytten och underrättat befh som också känt stöten men sagt sig inte kunna förstå vad som orsakat den. - Gustafsson pejlat pumparna och funnit 8" vatten.Sedan sprungit föröver och väckt kocken som genast kommit på däck. Strax dessförinnan kom bästeman springande och frågade om de övriga sett något. Bästeman och kocken vaknat av stöten. Gustafsson fått order börja pumpa för hand.Då han därvid sett ner i motorrummet sett att vattnet där gått upp över halva motorn. Ingen sett om det funnits vatten i lastrummet och skansen. Trots att de pumpat för fullt med handpumparna hade vattnet fortsatt att stiga och motorn stoppade efter några minuter. Fartyget gått upp i vind.Samtidigt hade storseglet och gaffelfocken firats medan 3 försegel och mesanseglet fortfarande varit satta. Befh givit order sätta ut livbåten. Innan de gick i båten hade bästeman ett ögonblick varit inne i sin hytt och kocken hade varit inne i befh hytt och hämtat en kostym tillhörig befh. Inga åtgärder med ratten hade vidtagits innan fartyget övergavs.Någon "lathund" inte ingått i utrustningen ombord. Då de gick i livbåten var det uppskattningsvis 6' vatten i motorrummet och skarndäcket låg i ytan. Samtalat i båten om olyckan utan att få någon klarhet. Gustafsson ej sett något drivande vrakgods. Då de rott 20-30 minuter sett Hanna sjunka med aktern före.

HANNA. 10.7.42

Någon sagt att " Nu gick hon till botten!" - Vid 21-tiden mött en fiskebåt från Hasslö som tagit livbåten på släp.Omtalat att Hanna förlist ute i Hanö bukten.

Kocken Sigfridsson: Haft frivakt 12-16 och legat och vilat i kojen.Plötsligt märkt en stöt i fartyget följd av en skälvning och skakning i skrovet. Legat och halvsovit vid tillfället och stigit upp först efter 2-3 minuter. Tagit på sig stövlarna och sprungit uppför lejdaren.Mött jungman Gustafsson som kommit akterifrån och haft märkbart bråttom. Fått order att börja handpumpa. Inget vatten i skansen då han klättrat upp på däck men innan han gick i livbåten sett en del vatten på skansdurken. Vattnet inte haft något större djup. Skansdurken låg c:a en meter över kölen.Befh fört Hanna upp i vind och sagt till Sigfridsson att hjälpa till att sätta livbåten i sjön.Inte lagt märke till om några segel firats. På order av befh hämtat en kostym i befh hytt och då passerat genom styrhytten men ej sett att ratten varit surrad. Omedelbart innan han gick i båten sett ner i motorrummet och då stod vattnet upp till överkant på balanshjulet.Hanna låg lågt med aktern då de lämnade,skarndäcket i ytan. Någon sagt i båten:" Nu gick hon!" Ej själv sett henne sjunka. Då han tittat efter henne var hon försvunnen. Detta var 25-30 minuter efter det de lämnat i livbåten. Ej deltagit i något samtal i livbåten och inte heller på Hasslö.

SMÅLANDSKUSTENS SJÖFÖRSÄKRINGSFÖRENING,Kalmar,11.8.42

Till Herr Sjökapten Bo Bergström
KK Sjötekniske Konsulent.
Stockholm

B.B.

I enlighet med gårdagens telefonsamtal sänder jag dig härmed avskrift av fiskarna Erik Johanssons och Oskar Svenssons berättelse angående deras kontakt med detta fartyg och dess besättning.

Som en förklaring till att ,vid sjöförhöret,kocken påstod sig hava edtt vattenpå skansdurken vill jag framhålla: då jungmannen förhördes och svarat nekande på att han sett ner i skansen eller över huvud taget undersökt om vatten trängt in i lastrummet,gick redaren John Ingemar ut i rådhusrättens korridor,där då endast den förut å Hanna anställda kocken befann sig. Efter ett par minuter gick även jag dit ut för att se vad som pågick. Ingemar stod då och paratade med kocken.När denne senare inkom till förhör hade han sett ner i skansen och,som farmgår av protokollet,observerat att vatten stod över durken,en uppgift som strider mot fiskarnas iakttagleser ett det 3 timmar efter det fartyget övergivits endast var c:a ½' vatten över durken. Att observera är att till mäklare och sin svärfar hade befh E.Karlsson,

HANNA 10.7.42

när han först rapporterade olyckan,inte omnämnt någon sammanstötning.Hade en sammanstötning mot något föremål ägt rum så är självfallet att detta vid första tillfälle kommit på tak. - En annan egendomlighet vill jag dessutom påvisa,nämligen: kocken låg vaken till kojs när stöten skulle ha inträffat, tager god tid på sig,kläder sig och drager på stövlarna innan han går upp på däck! En sommardag som detta hade säkert en ung pojke vid en svår stöt, särskilt nu i krigstider, utan tidsspillan stuckit upp på däck för att se vad som stod på. Enligt uppgift från en annan befh skulle Hanna för två år sedan under en resa med tackjärn till Finland ha sprungit läck i Bottenhavet samt måst ingå till Sundsvall för dykarundersökning och tätning. Trots att vi ,såsom försäkringsgivare,borde ha underrättats härom,har detta ej skett. Vi hava nu tillskrivit hamnkaptenen i Sundsvall för att få denna uppgift bekräftad. Flera omständigheter synes visa att någon kollision med föremål ej ägt rum,utan har säkerligen fartyget sprungit läck i öppen sjö, för att sedan utan vidare övergivas. Under alla omständigheter är en allsidig utredning påkallad och jag tackar för ditt löfte härom.

Med hjärtlig hälsning
Högaktningsfullt
J.S.Sandberg

BILAGA

Intyg 29.8.42 av fiskaren som fann Hanna den 10.7 kl 17.50.

Undertecknad, fiskaren Oskar Svensson från Tärnö,Karlshamn,intygar härmed Den 10 juli 1942 kl 17.50 siktades från vår fiskebåt,som då befann sig c:a 12 naut.mil StO Tärnö udde,ett fartyg ute till sjöss.Vi gick upp långssidan av detsamma och syntes det vara helt huvudlöst övergivet och med stor hast, loggen hängde också fortfarande ute.Det befanns vara motorseglaren Hanna av Sandvik,seglande med vinden in från BB,förseglen skotade till lovart,storseglet och gaffelfock helt nedfirade samt mesanen firad i piken. Fartyget gjorde en fart av c:a 2 knop och rullade ibland så att vattnet slog in över BB reling.Vi sågo att fartyget ännu hade stort fribord, och skulle hålla sig flytande varför vi kom överens om att gå ombord.Kl 18.30 gick jag och fiskaren Edvin Johansson ombord över fertygets akter, Bommarna slängde och vattnet slog in över relingen men vid tillfälle då sjön var lugnare tog vi oss föröver. I kabyssen stod en gryta på spiseln innehållande ärtor och fläskkorv,innehållet ännu varmt,varför vi förstod att fartyget nyligen övergivits.Vi konstaterade bäggeatt vattnet i skansen,vilken är belägen under däcket, ej når högre än c:a ½ fot över durken.Vid tillfällen då mera smult vatten var rådande,kunde vi osckså konstatera att fartygets fribord utgjorde c:a 4'' . Vi försökte pumpa med den förliga pumpen men denna släppte genast vattnet.Den aktra pumpen kunde vi inte använda emedan bommen där slängde

HANNA 10.7.42

fram och tillbaka.Vi skotade över förseglen samt sökte hissa bomseglen. Detta var dock för tungt och dessutom hade tågvirket trasslat sig xxåxx så svårt att vi måste uppge försöken att sätta mera segel. Innan vi gingo ombordx på Hanna hade ytterligare 2 fiskebåtar,tillhörande John Petterson och Rudolf Svensson, kommit tillstädes.Med dessa kommo vi överens att försöka inbogsera fartyget.För detta ändamål överfördes en tross i den ena fiskebåten och från den andra fiskebåten överfördes en tross till Hanna varefter bäggebörjade bogsera kl 19. Vi gick därefter ombord på vår egen båt som hela tiden hållit sig nära Hannas akter. Vid 20-tiden, då fartyget började styra dåligt,gick jag och Edvin Johansson åter ombord på Hanna för att med rodrets hjälp hålla henne på bättre kurs.Efter c:a 10 minuters tid gick vi åter ombord på vår egen båt.Fortsatte bogseringen till kl 21.35 då fartyget sjönk med stor hast.Därvid gick stängerna utav och styrhytten kom efteråt upp till vattenytan i småbitar.Hanna sjönk på 18 famnars vatten c:a 6 sjömil StW Tärnö Udde med Nabbarna ens. (Hanö nordvästra udde ens med Kråkerevsudde).

Ovanstående intygar jag under edlig förpliktelse
Kalmar 29.8.42
Oskar Svensson

BILAGA B.

Intyg av fiskaren som räddade Hannas besättning 10.7.42

U-tecknad, fiskare Erik Johansson från Hasslö,Karlskrona,intygar härmed: Den 10.7.42 då vi mellan kl 18 och 18.30 befunno oss till sjöss utanför Karlskrona skärgård i färd med att hala upp fiskkrok,fingo vi,min bmoder Arvid och jag, se en båt komma eeglande. Vi trodde först att det var en annan krokfiskare som kom från Utklippan,men när den kom närmare såg riggningen konstig ut och vi förstod att antingen var det flyktingar eller skeppbrutna. De höll ner mot Hasslö. När vi dragit upp krokarna satte vi kurs in mot land och efter båten som under tiden passerat oss på något avstånd. Vinden var SW 8 sek.meter,soldis hade rått under e.m.Sjön var krabb, dock ej svår så att någon risk för skeppsbåten förefanns.Vi körde ikapp skeppsbåten och Arvid frågade om det gått illa.Skepparen på det förlista faryget, som befanns vara Hanna av sandvik, svarade att skutan sjunkit.Vi tog båten på släp in till Hasslö dit vi kom vid 20-tiden. Skeppsbåten hade ej segel utan seglade med fartygets flagga och med flaggspelet som mast.När vi kom iland kom min bror och jag överens om att taga vardera 2 av besättningen hem över natten.Hos mig blev skepparen och bästemannen inkvarterade. De uppgav att fartyget sprungit läck men jag kan inte erinra mig att de vid något tillfälle nämnde om att fartyget skulle ha törnat på något föremål Vid ett tillfälle talade jag med bästemannen om olyckan och sade han att läckan å Hanna antagligen uppstått i motorrummet. Jag ifrågasatte då om det

HANNA 10.7.42

inte kunde ha varit ett par bäddbultar som åsamkat läckan,men sade han sig ej bli klok på det. Samma kväll hade saken anmälts till polisen och tullmyndigheten vilka också varit nere och talade med besättningen. Men broder Arvid Johanssonsäger sig ej heller ha hört att de 2 besättningsmän som voro inkvarterade hos honom över natten nämnt något om att fartyget stött emot något föremål. Ovanstående intygar jag under edlig förpliktelse.

Kalmar den 29.8.42

Erik Johansson

KK memorial 18.9.42

fh och de övriga 3 ombordvarandes uppgifter att fartyget omkring kl 15 skulle hava kolloderat med något u-vattensföremål och sprungit läck samt en knapp halvtimme senare gått till botten,är,vad sänkningen av fartyget träffar,icke med verkligheten överensstämmande. Berätteslen om att fartyget "plötsligt gjort en överhalning akteröver samt försvunnit ur sikte" för de i livbåten varande skeppsbrutna,jävas av fiskare från Tärnö vilka ett par timmar efter fartygets påstådda undergång siktat haveristen ett 15-tal nautiska mil söder om Tärmö udde. Sedan fiskebåten kommit upp långs sidan av fartyget befanns detta vara "huvudlöst övergivet" med delvis satta segel.Vattnet i skansen stod ej mera än c:a ½' över durken. Efter att ha skotat förseglen i lä och överfört ett par trossar sökte 2 fiskebåtar bogsera fartyget i hamn.Bärgningen misslyckades dock och omkring 3 timmar senare sjönk fartyget på 18 famnars vatten. Då emellertid vissa omständigheter tyda på att fartyget icke, som uppgivits vid sjöföraringen,kolliderat med ett okämt föremål utan av allt att döma andra faktorer spelat en avgörande roll ,synes mig de båda besättningsmännen av manskapsgrad böra höras av polismyndighet. Ex officio

Bo Bergström

Hanna var läck i juli 1940

Smålandskustens Sjöförsäkringsförening i Kalmar insände 4.11 42 till KK ett dykarintyg från Sundsvall att Hanna att Hanna 19.7.40 tätats där för läckage med tackjärnslast. "Mycket intresserade av vilka åtgärder som komma att företagas gentenmot befh och agerande vore vi tacksamma höra från dig därom" skrev J.S.Sandberg tikl Bo Bergström

Sjöåklagaren inkopplad

Sjöåklagaren sände Sthlm 16.11.42 samtliga handlingar i ärendet till stadsfiskalen i Kalmar med anhållan om polisförhör med jungmannen Harry Gustafsson,ex Hanna. Denne kunde spåras först i dec 42 ,påmönstrad motorseglaren Florence av Påskallavik som lagens arm nådde i Oscarshamn,resulterande i följande polisrapport:

Hanna 10.7.42

Oscarshamn.

POLISRAPPORT 11.12.42 Nr 223

Ang. m/s Hannas förlisning 10.7.1942

Undertecknad har enligt order verkställt det begärda förhöret därvid jungmannen Erik Gösta Hrry Gustafsson, f. 1.4.23 ,boende i Byrum,Böda socken,berättade: I början av 1941 hade han påmönstrat ms Hanna och hade sedan varit anställd ombord till några dagar efter förlisningen den 10.7.42 då han avmönstrat. På våren 1942 hade fartyget lastat potatis i Borgholm/Sandviken varifrån det avgått till Stockhom för lossning. Därefter hade Hanna gått till Hargshamn" på lätten" I hargshamn hade de lastat slipers som lossats i Bergkvara varifrån fartyget gått till Kalmar utan last. I Kalmar lastat massaved och avgått till Stettin.Sedan lasten lossats där hade glassand intagits i returlast.Den 8de eller 9.7 kl 12 på dagen hade fartyget gått från Stettin till Swinemünde för att klarera tullen och dagen därpå fortsatt. Pumparna hade pejlats efter det last intagits i Stettin.Inget vatten hade funnits i pumparna och fartyget varit fullt sjödugligt. Då fartyget på f.m 10.7 befunnit sig mellan Sandhammaren och Simrishamn hade Gustafsson iakttagit ett antal handelsfartyg som eskorterades av svenska örlogsfartyg. Under resan hade det varit grov sjö. Kl 12 den 10.7 hade G. börjat sin vakt och haft tjänstgöring tillsammans med befh på fartyget. Han hade stått utkik föröver. Kaptenen hade stått i styrhytten akteröver. Kl mellan 15 och 15.15 hade G. känt en hård stöt.Skutan hade först "liksom rest sig" ,varefter den "stått stilla en stund" och därefter fortsatt framåt. G.hade omedelbart sprungit till kaptenen och meddelat det inträffade,vartill denne förklarat att han gjort samma iakttagande.G. hade, då han befunnit sig vid styrhytten, sett att vattnet strömmat in akterifrån,vilket tydligen berott på att skutan först stått uppskjuten på något grund. G. hade av kaptenen beordrats pejla pumparna vilket han omedelbart gjort. Det hade då visat sig vara 8-9" vatten i dessa. G.hade då gått föröver för att väcka Sigfridsson,men hade denne då redan varit på väg upp från kojen. Gustafsson och Sigfridsson hade därefter på befh order med handpumpen sökt länsa skutan från vatten föröver medan de 2 andra bemannat handpumpen akteröver. Vattnet hade dock fortsatt att stiga. Huruvida det funnits vatten i lastrummet hade G. inte sett eftersom luckorna var pålagda.G. hade iakttagit att vattnet stigit ganska fort i motorrummet vilket han kunna iaktta genom maskinkappen. Vattnet hade stigit ganska långt upp på motorn som fortfarande arbetat. Emellertdi hade motorn senare stannat då vattnet ytterligare stigit i motorrummet.Fartyget hade därefter gått upp i vind.Storseglet och gaffelfocken hade firats ned medan 3 försegel och mesanseglet fortfarande varit uppe. Då befh konstaterat att fartyget inte kunde länsas på vatten hade hab givit order om att livbåten akteröver skulle sättas i sjön. Alla fyra ombord hade gått i livbåten. Då de lämnat fartyget

HANNA 10.7.42

hade detta legat med skandäcket i jämnhöjd med vattenytan. G. kunde inte med säkerhet erinra sig om fartyget då haft slagsida men trodde han att så varit förhållandet. De hade omedelbart rott ifrån fartyget enär de befarade att livbåten eljest skolat kunna dragas ner i virveln då fartyget sjunkit. Sedan de rott omkring en halvtimmes tid hade de seatt att fartyget "sjunkit ytterligare" .Gustafsson själv hade då fått den uppfattningen att fartyget gått till botten.Det kunde dock vara en möjlighet att,eftersom sjön varit hög, och vågorna sköljt över farrtyget,detta synts sjunka fullständigt utan att ha gjort det. Han ville därför inte med bestämdhet påstå att fartyget sjunkit omedelbart.Vid tillfället hade rått soldis vilket gjort att de samtliga uppfattat det som om fartyget sjunkit.De hade i livbåten samtalat om fartyget och därvid ytrrat:" Nu gick hon till botten." Klockan omkring 21 hade de blivit upptagna av fiskare från Hasslö vilka tagit båten på släp och satt dem iland.Gustafson hade vid förlisningen förlorat samtliga kläder som han haft ombord.

Oscarshamn fredag 11.12 43
John Lundmark
T.f.överkonstapel

POLISFÖRHÖR MED YTTERLIGARE 10 PERSONER

Statspolisen, D.nr 115/74. Rapport den 7 januari 1943.
... ... u utredning i saken ha nedannämnda personer blivit hörda,därvid de var för sig uppgivit följande:

Den 16.12 42 Fiskaren Erik Johansson

F .12 03,boende å Hasslö Nr 5,telefonbud Hasslö 36.
Den 10.7.42 hade J. vid 12-13-tiden tillsammans med sin broder och fiskaren Otto Petterssons med Pettersons båt gått från Hasslö för att hala upp fiskekrok som varit satt 3/4 timmars gång SSW Hasslö eller 4-5 sjömil till havs. Man hade från båten börjat hala upp krokarna från den längst ut satta delen och fortsatt in mot land. Vanligtvis hade det brukat ta c:a 6 timmar att hala upp de satta krokarna.Så hade troligtvis också varit fallet denna dag. J. kunde särskilt minnas att det hela dagen varit soldis.Han hade vid 3-milsgränsen under e.m sett flera fartyg passera men på grund av soldiset hade de passerande fartygen tidvis icke kunnat skönjas. Under e.m. hade det blåst W eller SW vind,7-8 sek.meter. Vinden hade mojnat mot kvällen. Under e.m hade det varit krabb,ganska häftig sjöhävning. Då man vid 18.30-tiden varit sysselsatt med att hala upp krokarna hade man på omkring 2-3 sjömils avstådn sett en segelbåt vilken man först trott vara hemmahörande i Gö, Västra Kuggeboda. Då båten kommit närmare kunde man se att den bara hade satt ett tvärsegel och förstått att den inte varit från GÖ. Segelbåten hade inte varit så nära att man kunnat göra några närmare iakttagelser men man hade

HANNA 10.7.42

dock förstått att å båten förts nödsegel. Sedan krokarna halats upp hade man i fiskebåten satt kurs in mot Hasslö efter segelbåten vilken man hade hunnit upp 20-25 minuters gång från Hasslö hamn. Då man hunnit upp segelbåten hade Arvid J. frågat besättningen å densamma om " det gått illa?" De ombordvarande hade då sagt att de förlist och troligtvis yttrat att skutan sjunkit. På grund av att motorn i fiskebåten varit igång hade man inte kunnat föra något samtal med männen i segelbåten.Fiskebåten hade stuckit över en tross och bogserat in segelbåten till Hasslö vid 20-tiden. Medan fiskebåten förtöjdes uppehöll sig de skeppsbrutnapå kajen bland en del öbor. 15-20 efter det man kommit iland hade de skeppsbrutna följt med bröderna J. hem. Såvitt J.kunde minnas hade ingen av de räddade nämnt något om att Hanna kolliderat med något okänt föremål. Då J. kommot hem hade han hos sig inkvarterat skepparen och bästemannen under det de två unga pojkarna följt med Arvid J. till dennes bostad. Väl hemma hos Erik J. hade befh varit sysselsatt med att torka en del bärgade skeppspapper. Under kvällen hade såväl befh som bästemannen närmare talat om förlisningen. Båda hade då omtalat att Hanna sprungit läck ute i Hanöbukten och på kort stund tagit in så mycket vatten att man måste gå i livbåten. Bästemannen hade i köket hos J uttalat sin förvåning över att fartyget på så kort tid tagit in så mycket vatten. Såvitt J. kunde minnas var det inte någon gång tal om att Hanna stött på något undervattensföremål. På fråga förklarade J. att att det inte vore omöjligt att skepparen eller bästemannennämnt något om att Hanna stött på ett undervattens föremål. Bästemannen sagt vid något tillfälle att läckan troligen uppstått i motorrummet och sagt sig ha varit nere i motorrummet ocg "grejat"med länspumpen. Bästamannen hade sagt att det" blivit värre och värre" och på en liten stund hade vattnet nått så högt att motorn stannat. J.hade då undrat om det kanske varit några bultar i motorbädden som lossnat eller att drevet skakat ut ur nåten genom motorns skakningar. Bästemannen hade härtill inte svarat vare sig ja eller nej.Under vistelsen på Hasslö hade skeppare Karlson inte varit i telefonkontakt med någon. På kvällen hade både fjärdingsmannen Walter Bergström och 1e kustvakten Walter Ellis och kustvakten Olof Lindberg kommit hem till J. och Ellis hade hållit sedvanligt förhör med skeppare Karlsson medan J. varit sysselsatt utomhus.Skeppare Karlsson hade gråtit ett par gånger under kvällens lopp medan bästemannen varit mer behärskad. Då J. talat med bästemannen om förlisningen hade denne dock haft tårar i ögonen. Kl 09 den 11.7 hade de skeppsbrutna gått ner ill hamnen för att resa in till Karlskrona.Skepparen hade även då gråtit.

Hustrun Rith Ellen Johansson

Maka till fiskaren Erik Johansson,född Svensson 7.3.10.
Hade inte närmare lyssnat på männens tal om förlisningen på kvällen den 10.7 i sitt hem.Hon hade dock hört bästemannen säga att läckan troligen uppstått i

HANNA 10.7.42

motorrummet och att det varit något som lossnat i skrovet.I övrigt vitsordade fru J. sin makes berättelse.

Förstnämnde Erik Johansson

Skeppare Karlsson från Hanna hade jämte bästemannen Strömberg på kvällen hemma hos J. även deltagit i diskussonen om hur Hanna sprungit läck och sagt sig inte kunna förstå detta. J.hade framhållit att om en bäddbult sprängttett bord så skulle det i fartyget ha uppstått en ganska kraftig skakning,och genom att den kraftiga motorn då lossnat kunde därigenom mycket väl en så kraftig läcka ha uppstått att fartyget därigenom på ganska kort tid kunnat vattenfyllas. J.ville framhålla att om någon bäddbult sålunds sprungit,kunde man möjligen därigenom ha fått den uppfattningen att fartyget törnat emot något undervattensföremål.

Fiskaren Arvid Arthur Joahnsson

F. 13.4.14, boende Hasslö nr 5:
Han vitsordae i tillämpliga delar broder Erik Johanssons ovan intagna berättelse och tillade: Hemma hos J. hade det inte varit så mycket tal om förlisningen. Såvitt J. nu kunde erinra sig hade varken jungmannen eller kocken talat om att Hanna stött på något undervattensföremål.Senare på kvällen hade de varit hos brodern Erik och där hade antingen skepparen eller bästemannen vid något tillfälle sagt att Hanna sprungit läck efter att ha stött på ett föremål och sprungit läck,men J. kunde inte erinra sig var,när eller i vilket sammanhang detta yttrats. J. vore dock inte säker på att något dylikt yttande fältts ,men han hade för sig att så varit fallet. J.hade inte hört de skeppsbrutna avgiva någon sammanhängande berättelse om anledningen till förlisningen eller vad som i samband därmed inträffat. J. för sin del av den uppfattningen att att någon "historia" med. någon bäddbultmycket väl kunnat åstadkomma en så kraftig läcka att fartyget därigenom kunnat vattenfyllas.

Förste kustvakten Walter Ellis

f. 8.1204,boende Näset nr 1,Hasslö,anställd vid Kungl. Tullverket och stationerad på Näset,Hasslö, telefon Hasslö 29.
Sedan Ellis i tidningen sett att sjörförklaring avhållits angående förlisningen hade han sorterat ut och förstört sina kladdanteckningar över förhöret med skepparen och bästemannen. I sak inget nytt att tillägga utöver att "man hade uppgivit att man å skeppsbåten satt nödsegel med flaggspelet och länsat undan vinden."

Kustvakten Olof Lindberg

f. 24.5.99,boende å Hässlö,hade varit närvarande under Ellis förhör.
Inget nytt att berätta.

HANNA 10.7.42

Fjärdingsmannen Karl Walter Bergström

f. 24.10.06,boende Hasslö nr 1,tel. Hasslö 6.
Sedan Bergström på kvällen 10.7.42 fått veta att en skeppsbruten besättning kort förut blivit inkvarterad hos fiskaren Erik Johansson på Hasslö,hade han begivit sig dist dit i tanke att de skeppsbrutna varit utländska medborgare. Vid ankomsten till Erik J. hade B. fått kännedom om att det varit besättningen från Hanna av sandvik och B. hade då inte haft vidare anledning att ta någon befattning med saken.

Den 17.12 42

Fiskaren Sven Svensson,Tärnö

f. 18.4.74. - Den 10.7.42 hade Han med sin son Oscar och dottersönerna Uno och Henry Svensson med fiskebåten K-n 131 gått ut från Tärnö på e.m för att fiska. Vid 17-18-tiden hade de StO c:a 8′ från Tärnö påträffat 3-mastade skonerten Hanna av sandvik övergiven av sin besättning.Hannas lästänger hade då legat c:a 5″ under vattnet.Även om det varit stilla väder hade man inte kunnat uppehålla sig på fartygets däck.Hanna hade svag BB slagsida. Vid till fället blåst SSW10-11 sek.meter med kraftig sjöhävning. Då fiskebåarna K-n21 och K-n 49 befunno sig i närheten hade man på K-n 131 inväntat deras ankomst till platsen. Det övergivna fartyget hade segalt med omkring en knops fart med vinden in från BB med förseglen skotade till lovart samt med storsegel och gaffelfock helt nedfirade jämte mesanen firad i piken. Sedan de andra fiskebåtarna kommit till platsen hade Edvin Johansson från K-n 21 tagit sig ombord på ~~Hanna.xDe hadexskotatxomxförseglenxpåxHannaxochxdärpåxåterxfrån xannasxakterxtagitxombordxå~~ K-n 131. Därefter hade Oscar Svensson och Edvin Johansson från K-n 131 akterifrån tagit sig ombord på Hanna. De hade skotat om förseglen på Hanna och sedan återvänt till K-n 131. Från K-n 49 hade man kastat en tross om Hannas ankare. Sedan man därefter stuckit över en tross mellan K-n 49 och K-n 21 hade de båda fiskebåtarna med K-n 21 före börjat bogsera Hanna in mot Karlshamn.K-n 131 hade hållit akter om Hanna som under bogseringen fått mera BB slagsida.Bogseringen fortsatt till 21.30-tiden då Hanna plötsligt mycket hastigt hade sjunkit med fören först. K-n 131 hade då varit omkring 25 meter från Hannas STB-sida.Då Hanna sjönk såg man från K-n 131i hela dess längd det kantrande fartygets STB-sida och några skador hade inte synts på den synliga delen av skrovet om STB. Hanna sjönk så hastigt att trossen mellan fartyget och K-n 49 måste kapas. Då bogsetingen pågått c:a en halvtimme hade Hanna börjat styra dåligt.Oskar Svensson och Edvin Johansson hade då åter gått ombord på Hanna för att lägga rodret midskepps. Då de åter gått ombord på K-n 131 hade Oskar sagt att de " inte kunnat få det loss utanatt det fått vara som det varit."

Forts

HANNA 10.7.42

Sjömannen John Edvin Johansson

11.2.20,Tärnö,Hällaryds socken.
Vitsordade till alla delar Svens Svenssons berättelse med följande tillägg: Då han och Oskar Svensson kommot ombord på Hanna hade motorrummet varit till hälften vattenfyllt så att vattnet stått över balanshjulet. På skansdurken föröver hade inte funnits mer vatten än att man med tofflor på fötterna kunde gå torrskodd därstädes.Oskar hade gjort samma x iakttagelse. Då de båda hade varit ombord på Hanna hade de själva surrat ratten.Denna hade inte varit surrad då de kom ombord.Då de andra gången hade varit ombord på Hanna hade de lossat surrningen för att ändra rodrets läge. Då Hanna sjönk hade J. sett hela STB-sidan så gott som ner till kölen.I STB-sidan under förkanten av motorrummet hade det på en sträcka av c:a 1′synts att plåten,med vilken fartyget varit dkott i botten, varit uppfläkt,vilket även Henry och Uno Svensson lagt märke till.J. hade dock inte sett om det varit hål rakt igenom fartygssidan.
Fiskarna Sven Einar Henry Svensson, 6.1.25, och Axel Uno Svensson,18.3. 26, Tärnö, till alla delar vitsordat sin morfaders Sven Svensson och Edvin Johanssons ovan intagna berättelse och hade intet av betydelse att tillägga i saken.

29.12 42

Jungmannen Erik Gösta Harry Gustafsson

14.4.23,Byrum,Böda Socken. Han fullgör sedan 20.10.42 sin vpl vid Kungl flottan i Karlskrona. Berättat som tidigare utan att något nytt tillkommit. Efter stöten tittat ut över havet utan att upptäcka något särskilt. Motorn stannat av sig själv efter 5-6 minuter .En 90 khr Munktellmotor. En bra stund därefter fortsatt att - umpa med handpumparn amen vattnet stigit. Sedan Hanna satts upp mot vinden hade Gustafsson, Sigfridsson ochbästeman Strömberg hjälpts åt att fira storsegel o gaffelfock. Sedan firat livbåten i sjön. Därvid hade den vid däverten fastsatta flaggan lossnat och följt med ner i båten.Innan de gått i båten sett att vattnet stod upp på halva motorn. Förenat med livsfara att stanna ombord. Hanna kunde väntas sjunka när som helst med sin sandlast. Hanna legat nertryckt jäms med skrndäck då de gått i livbåten. Inte vid något tillfälle sett ner i skansen. Sigfridsson seagt att det var vatten på skansdurken då han var där sist. Man jade övergivit Hanna 10 minuter efter stöten och efter 20 minuters rodd sett fartyget sjunka med aktern före.Gustafsson hade i. allafall uppfattat det så. Hemma hos Arvid Johansson på Hasslö hade G. och Sigfridsson blivit bjudna på kvällsmat. De hade inte talat om de närmare omständigheterna kring förlisningen. Senare på kvällen hos Arvid Johanssons broder Erik och pratat.G. inte hört någon av bröderna framlägga någon teori

HANNA 10.7.42

om att läckan uppstått genom atten bäddbult brustit. Själv kunde inte G. tro att en bristande bult skulle kunna orsaka en sådan stör i fartyget. G.inte lagt på minnet vad som sagts..

Kocken Arthur Sigfrid Valdemar Sigfridsson

f. 14.12 22.Bäck,Vedborn,Högby socken. (Hörd å lasarettet i Borgholm)

Han fullgjorde sedan 20.10.42 sin vpl vid Kungl Flottan i Karlskrona. Han vårdades f.n å laserettet i Borgholm. Han berättade om förlisningen fullt i överensstämmelse med sin berättelse vid sjöförklaringen i Kalmar. På fråga varför han innan sjöförklaringen vid telefonsamtal med sjökapten Sandberg i Kalmar lovat att för samtal om förlisningen infinna sig i Kalmar och i samband därmed vid telefonsamtaletang. förlisningen yttrat att " härom var en hel del att säga.",förklarade S. att han inte haft något av större betydelse att berätta,utan att det kunnat anstå till sjöförklaringen,och att han med sitt yttrande avsett vad han uppgivit i saken vid sjöförklaringen. På fråga om redaren före S. vittnesmål i förstugan utanförr ättssalen i Kalmar samtalat med S.och vad i så fall samtalet rört sig om ,förklarade S att han inte kunde minnas vad samtalet rörst sig om. I varje fall hade det inte haft något att göra med hans vittensmål. S kunde inte erinra sig att det diskuterats på Hasslö hur läckan på Hanna uppstått.

xxxxxxxx

På uppdrag av utredningsmannen har fjärdingsmannen Hilding Petterson i Högby & Källa socknars polisdistrikt,Löttorp, bedrivit spaningsarbete för utrönande av vad jungman Gustafsson och kocken Sigfridsson i sina hemorter uppgivit om förlisningen. Petterson har efter fullgjort uppdrag uppgivit att det under spaningsarbetet framkommit att båda två vid samtal med olika personer om förlisningen uppgivit i enlighet med sina vid sjöförklaringen avgivna berättelser. Kalmar 29.12 42

John Hubert

Kriminalöverkonstapel

Förfråga om utredningsresultatet

Kalmar 5.3.43 frågade J.S.Sandberg vid Smålandskustens Sjöförsäkringsförening i breb sjöåklagaren Berglund "hur långt utredningen beträffande Hannas haveri avancerat? Rederiet har nu i dagarn framkommit med stämningshot,om de inte får ut sin assurans.Men som vi erfarit att saken ligger under utredning av vissa mystiska omständigheter vid förlisningen ville vi helst ej taga ståndpunkt till ersättningsfrågan förrän denna utredning visat något resultat." - Gösta Berglund avarat,Sthlm 17.3.43 att utredningen ännu ej avslutats." Förhöret med jungmannen Erik Gustafsson blev fullständigt negativt.Han har således vid polisförhören vidhållit de av honom vidsjö . sjöförklaringen lämnade uppgiterna medvissa tillägg." - Sjöåklagaren 17.3.43 till

HANNA. 10.7.42

landsfiskalen i Hoby distrikt,Bräkne-Hoby med begäran om förhör med fiskarna Oscar Svensson, Edvin Johannson,Rudolf,Sven och Henry Svensson från Tärnö om deras iakttagelser .

Polisförhörsprotokoll hållet å Tärnö 28.4.43 & 5.5.43

Den 28 april

Fiskare John Pettersson ,f. 1.2.81, den för dagen enda hemmavarande av de 5 fiskarna,berättat:

10.7.42 befann han sig med sin båt K-n 21 på fiske c:a en timmes gång SSO Tärnö.Båten gör 6½ knop. Ombord var vidare fiskarna Manfred Olsson, Joel och Edvin Johansson,alla från Tärnö. Omkring kl 17.30-18 obs. de ett fartyg som syntes ligga och driva.De begav sig dit och fann motorskonaren Hanna av Sandvik. Det blåste styv SSW bris med hög sjö. Sikten hadepå grund av dis varit mindre god tidigare men det började liksom lätta lite på e.m Hanna hade 3 försegel uppe och seglade därför så sakta. Ena relingen låg i vattenytan,den andra var ett gott stycke över. Strax efter K-n 21 kom K-n 131 och K-n 49 till platsen.Kl 21 gick Edvin Johansson från K-n 21 och Oskar Svensson från K-n 131 ombord på Hanna. Fartygetvisade sig vara övergivet i all hast,och det överenskoms att de 3 båtarna skulle försöka släpa Hanna i hamn. Pojkarna ombord lättade lite på rodret så att Hanna pressades bättre upp i vind och seglade på med bogsererna. Kl 21 rätade Hanna plötsligt upp sig "och så dök hon som en torsk". John Petterson ansgå att hon rätade upp sig därför att vinden mojnade och så hade det tydligen varit luft under däcket som, så länge hon hade slagsida, inta kunnat tränga ut utan hållit henne flytande. Hon sjönk så snabbt att trossen mellan sista fiskebåten och Hanna måste kapas med yxa för att inte Hanna skulle dra den med ner i djupet.

Den 5 maj

Fiskare Oscar Sigfrid Svensson,Tärnö, 22.10.13.

Omkring kl 16.30 påträffades Hanna c:a 12′ StO Tärnö. Hon seglade för 3 försegel i god bris och ganska hög sjö.Det syntes på långt håll att hon måste vara övergiven.Edvin J och Oscar tog sig ombord akterifrån, och gjorde en rund över fartyget. Det var synnerligen riskabelt och besvärligt för dem att röra sig akterutpå Hanna eftersom bommen slog svårt i sjöhävningen.Det var tydligen inte länge sedan fartyget övergivits ty det stod mat på spisen i pentryt som ännu var varm. Maten bestod av ärtor och fläskkorv.Hanna hade 6-7″ fribord när de gick ombord och hade ingen slagsida. Sedan de konstaterat att det inte fanns något vatten på durken i skansen försökte de begagna en handpump för om fockmasten,men den fungerade inte. En pump vid maskinkappen kunde de inte komma till för den svängande bommens skull. Ej heller kunde de undersöka hur det var med vattenståndet i motorrummet. Sedan fiskebåatran legat på platsen ettpar timmar tog de Hanna på släp

HANNA 10.7.42

och bogserade henne till 21.30 då hon plötsligt lade sig på BB-sidan och sjönk. Hon dök med fören först. Medan hon låg på BB-sidan syntes hela skrovet på STB-sidan, och där syntes ingen skada. Oscar Svensson anser det uteslutet att Hanna flöt på en luftficka i lastrummet.Han är absolut säker på att hon inte hade slagsida.

Fiskarna Per Och Henry Svensson, på K-n 131, vitsordat skepparen berättelse i allt utom vad som rör iakttagelserna ombord på Hanna.

Fiskaren Rudolf Svensson , Tärnö, f. 28.12.92

Han var med på K-n 49 och trodde att de påträffade Hanna någon gång mellan 17 och 18.Vädret var bra.Ingen sjö att tala om.Hon sjönk plötsligt efter 2 timmars bogsering. Han kan inte minnas om hon haft slagsida. Några iakttagelser ombord gjorde han inte. Övriga fiskare som voro med då Hanna påträffades kunde nu icke påträffas.Edvin Johannson är utmönstrad på ms Vingarenx med f.n.okämd andress.

Som ovan

Erik Österblom.

Brev från Smålandskustens Sjöförsäktingsförening,Kalmar, 21.2.44

Till Herr Sjötekniske Konsulenten
Sjökapten B.Bergström
Stockholm.

M.S.Bannas totalförlust i Hanöbukten 1942

Återkommande till detta haveri har nu en del polisförhör hållits och vi vilja ej uraktlåta att sända Eder av dispachör Hasselroth gjort sammandrag av samma. Att saken är sjuk kan man utläsa av alla motsägelsefulla uppgifter vilka framskymta och måste man förvåna sig att sådant kan se opåtalat. Efter genomgång av handlingarna önska vi snarast erhålla dem i retur

samt teckna med högaktning

J.S.Sandberg

Sjöåklagaren återsände Stlm 30.7.45 till Smålandskusten i Kalmar.

"Av Eder på sin tid till sjökapten B.Bergström översänd,av dispachören Hasselroth gjord utredning beträffande Hannas totalförlisning; och beder jag samtidigt få framföra mitt uppriktiga tack för lånet.

Ehuru saken förefaller synnerligen sjuk,har utredningen icke givit tillräckliga skäl för åtal.

Högaktningsfullt

Gösta Berglund.

(30.7.45 återgick alla handlingar til KK arkiv." Ärendet har icke föranlett vidareåtgärd av sjöåklagaren.")

HANNA 10.7.42

Kollision med ubåt en hypotes

SKN skrev 18.1.44 till dispachör P.G.Hasselroth,Sthlm:

För vår del kunna vi icke finna att haveriet ifråga skulle vara ersättningsgillt under krigsförsäkringen och detta oberoende av om Hanna verkligen skulle hava kolliderat med en ubåt,något som för övrigt emdast är en hypotes utan något närmare stöd i faktiska förhållanden. Någon kungörelse i dispachärendet påfordras icke."

SKN endast ersatt dispachekostnad 225:- den 11.3.44

Assurans

SKNEII Disp.

Smålandskustens Sjöförsäktingsförening beslöt vid årsmöte på Teaterkällaren i Kalmar 20.3.43 att utbetala haveriersättningen med undantag för befh. och bästemannenas andelar. Föreningenutbetalade 12000:- plus 2475:- f effekter,vartil Sevsna Veritas (återförsökring) betalade ut 18000:- plus 350:- för sjöförklaring mm och - porveny 250:- förlivbåten.
Totalt 32475:-.
Lasetn var assurerad i Carl Rieck,Bergstrasse 11,Hamburg för RM 4860:-
Veritas ålagts betala dispachen med 270:-,Smålandskusten medsamma belopp och SKN med 225:- = 765:- P.G.Hasselrots dispache given i Stockholm den 8.2.44.

Historik

Egna noteringar

Motorskonert 3-mastad på 100 brton byggd 1891 av Sixten Groth vid Sjötorps varv av ek och furu. L.24,4 B 7,2 Huvudredare John Walfrid Ingeman i Sandvi som i okt 40 blev huvudredare efter skeppsmäklare Kurt Birger Sigval Nilsson i Kalmar. Samtidigt ändrades Hannas hemort från Kalmar till Sandvik Partrederiet hade inköpt Hanna april 1937 från Karl Danielsson,Borgholm. 80 hkr Bolinder-Munktellmotor 1934. 190 dw. Hanna omtacklades från 2-mast til till 3-mastskonert våren 1939 vid Saltviks slip & varv. Hon var väl underhållen. I mars 1938 på resa Oxelösund-Cuxhaven med 50 ton färsk strömming försenades hon av motorfel och hårt väder så att lasten förstördes. -Den 12.10.37 fick hon klyvarbommen spräckt i Höltenau,påtörnad avv ss Ilse L.M. Russ av Hamburg. - I juli 40 måste hon på resa från Köpenhamn med tackjärn anlöpa Sundsvall för tätning av dykare sedan hon sprungit läck.

DNB,Sthlm, meddelade 12.7.42:"Wie die Schwed. Presse meldet hat der Motorsegler Hanna wahrscheinlich ein Sovjetu-boot gerammt. Das Schiff selbst ist untergegangen. Schwed. Flugzeuge, die sofort an die untergangsstelle der Hanna flogen, beobachteten dort einen grossen Ölfleck,worauf sie zur endgültigen vernichtung der dort vermutetetn Sovjetubootes weitere Bomben abwarfen ." (Avskrift på UD Hp 22 vol 1145)

SANDAR 11.7.42

SMÄRRE SKADOR I DANZIG VID EPOKGÖRANDE R.A.F. -RAID - SAGA VID SAMMA KAJ.

JOURNALUTDRAG

Lör 11.7.42 i Danzig kl 05.10 förhalat med assistans av lots och båtsmän från Weicheselmünde till Alldag Kohlenkaie där fartyget förtöjt kl 06.20 Kl 14.45 börjat lasta kol med en kran fram till 21.30 då arbetet avbröts av flyglarm. Under flyganfallet, som varade en timmes tid,exploderade flera bomber i vattnet nära fartyget varvid bl.a 11 ventilglas spräcktes och bucklor slogs i bordläggningen. Rundpejlat flera gånger under natten men någon läcka har ej förmärkts. Danzig 11.7. 42

Ivan Ericsson 1e styrman   Albin Andersson 2e styrman   Harald Eberhardsson Befh

(Vid samma raid låg ss Saga av Stockholm vid samma kaj som Sandar. Se detaljer om raiden på Saga 11.7.42)

BESIKTNINGSINSTRUMENT

26.7.43 vid Oscarshamns varv i samband med dockning. (Sten Haeger)

Bordläggningen: Fartyget har genom bombfällningen den 11.7.42 fått en del bordläggningsplåtar om STB hårt inbucklade. 3 plåtar måste uttagas för riktning och en riktas pl plats. 6 spant och bottenstockar upprikta och repareras,100 kvms garnering förnyas liksom 30 kvms bottencement.

Propelleraxeln: Indrages för besiktning.Cederwallsboxen repareras.

Ventilglas: 11 spräckta ventilglas förnyas.

Tanktaket:En bubblering påsvetsas 2ans tanktak.

Sandar anläde till varvet 26.7.43 09.30, indockades kl 11,utdockades den 1.8. kl 06.30. Reparationskostnad 8737:- inkl dockningkostnad.

Assurans

Rederiets generalräkning till SKN 25.1.44 = 10.296:53 inkl krigsrisk, löner, bunkers ,kost etc.

SKN 10.2.44 betalat red AB Norrström i Kalmar kr 10.296:53

Sandar var kaskoassurerad för 400.000:- plus intresse 100.000:-

Egna noteringar   Historik

Lastångare på 1152 brton byggd 1907 i Bergen av stål. 600 ihkr. L 69,5 B 10,7 Tillhörig red AB Norrström (Ivan Jeansson) i Kalmar. (Ex Baerö,Thorsa)Rederiets andra ångare var Windar.I jan 1931 i Reval blev befh R.Petterson knivhuggen i bröstet och 1e styrman Jö.Österberg,Kalmar, huggen i armarna då de i hamnkvarteren grep en våldsverkare.Österberg fick ta hem Sandar, befh låg kvar på sjukhus. - I dec 31 på resa Stugsund-Calais med trälast fick Sandar ovanbordsskador och slagsida i hårt väder och sökte nörhmani Stockholm. - I dec 35 på ingående till Helsingfors grundstötte

SANDAR 11.7.42

Sandar och blev läck i förpiken och STB slag. - Den 6.4.40 avgick Sandar från Uddevalla med last av 1463 ton torr massa (cellulosa)destinerad till Amsterdam . Den 9.4 på morgonen sökte hon nödhamn i Hirtshals eftersom tyskarna anfallit Norge och Danmark. Sandar fick sedan inte tyskt tillstånd att fortsätta och inte heller att återvända till svensk hamn. Med besättningen som fångar ombord låg hon i Hirtshals till den 5.5 då tyskt prismanskap förde henne över Stora Bält till Kiel och vidare till Hamburg 16.5. Där förklarades fartyget den 17.5 för uppbringat och underkastat prisrättsförfarande. Prisdomstolen förklarade 24.5.40 hela lasten förverkad eftersom den var destinerad till Holland," also für einen Feindstaat." Sandar släpptes några veckor senare och avgick 17.6 till Bremen för att lasta Kol till svensk hamn. - Utöver 11.7 42 finns inga krigshaverier anmälda för Sandar. Befh hela kriget i Tysklandsfarten var Harald Eberardsson,Osckarshamn,son avled 3.9.79 vid 82 års ålder som en av de sista sjökaptenerna som börjat sin sjöbana på de stora segelfartygen på vetetraden till Australien 1912. - Den 11.6.47 på Sinoustunki redd,Kemi, drunknade 5 man av besättningen då den båt sjönk i vilken 1e styrman skulle segla dem ut till fartyget. 1e styrman och en vaktman skulle för segel gå ut med 8 halvfulla män i den 4,7 meter långa lillbåten som välte 500 meter från land. 2 eldare, 2 matroser och en lättmatros druknade medan styrman kunde simma iland följd av 2 man. Sedan undsattes 2 som klamarade sig fast vid båtkölen. - I sept 47 öskte Sandar nödhamn i Holmsund efter att ha fått slagsida på dydgående medträlast i hårt väder. Norske matrosen Odd Mörk, som skadat sig vid arbetet att lämpa däckslast överbord, avled på sjukhus.- På resa Stockevik-Gävle i barlast grundstötte Sandar 20.12 52 i tjocka på Vitgrunds norra sida i Gävlebukten efter fyrförväxling. Efter 10 timmar på grundet drogs honflott av bogserbåten Thor och gick in till Fredrikshans för dykarundersökning. Ej läck. - Under förhalning i Tyne Dock 6.12.53 dödades en finsk matros av en wire som sprängdes och träffade honom i ansiktet. (N.Jänkäsalo,Kemi, 25 år) Den 7.7.55 avled redare Ivan Jeansson i Kalmar, 59 år gammal.Han hade bildat red AB Norrström 1927. Sandar såldes till Carl Persson & Söner i Ystad och nedskrotades som fartyg nr 20 sedan firman började 1949 med att skrota tågfärjan Malmö. Sandars skeppsklocka donerades till Kalmar Sjökaptensgille och invigdes vid årsmötet 1956,blankpolerad och upphängd i mässingställning på teakplatta.

Eld i trälasten 25.12 51

Juldagens morgon -51 i Boston Dock,Lincolnshire, utbröt eld i trälasten i rum 2,som antänts av het aska i eldrummet som kastats upp mot eldrumsskottet. Brandkårem måste öppna bv och vattenfylla förrummet för att få bukt med branden.2 brandmän skadades av en gasfickeexplosion. Befh var Tore Lindström.

SAGA 11.7.42

FÖRSTA BOMBER COMMANDRAIDEN MOT DANZIG - SAGA & SANDAR LÅG I HAMNEN.

Journalutdrag

Fre 10.7.42 kl 09 fått lots ombord och avgått från Weichselmünde Hafenbecken till Alldag Kohlenkai i Danzig där fartyget förtöjdes i ducd'alber kl 10. Kl 22 förhalat till kajplats för kollastning.(Även ss Sandar låg vid denna kaj för kkollastning)

Lör 11.7 kl 01.30-02 börjat lasta med ett krangäng. Från kl 15.30 fortgick åter lastning till kl 21.50 då arbetet avbröts av flyglarm och åtföljande bombraid. Effektiv lastningstid 16,5 timmar. Raiden pågick till 00.30 den 12,7. Därunder föll ett flertal bomber i vattnet 100-250 meter från fartyget som kränbde ganska hårt och ganska svåra skakningar kändes i skrovet.En hel del splitter föll ner på däcken.Inga direkta skador eller läckage kunde upptäckas före avgången.

Sön 12.7 Lastningen fortsatt kl 04. Stopp 07-07.30 för gängskifte.Kl 10 var hela lasten av 1496 ton småkol intagen och lastrummen fulltrimmade. Kl 11 fått lots ombord och avgått.

Åhus 16.7.42
C.Ljunggren
Befh

Helge Herrström
1e styrman

(Insänt av red AB Aegir,Skeppsbron 30,Sthlm,till SKN 24.7 42)

(rederiet 7.3.47 upplyst SKN att inga skador uppstod)

MINEXPLOSION UTANFÖR TRELLEBORG 21.7.42

Lör 18.7.42 08.30 färdiglastat i Oxelösund. 1490 ton järnmalm till Stettin. Avgått 19.30 Djupg F 14'6" - A 15'4"

Mån 20.7 10.35 anlänt och ankrat på Trelleborgs redd,STB + 45 famnar. Nästan stillt,klar luft.Trelleborgs angöringsboj i N 55 O,avstånd 1'.

Tis 21.7 kl 02.30 hördes en kraftig detonation. Fartyget skakade hårt och ankarkättingen sträcktes kraftigt, varvid stora påfrestningar uppstod på ankarspelet. Besättningsmännen i backen och i poopen kände detonationen kraftigt och föreföll det dem som om em mina exploderat.Inget läckage vid pejlingar. Lättat ankar 03.20 och fortsatt resan kl 04.
Kl 14.45 fått lots utanför Swinemünde och 20.45 anlänt till Stettin och förtöjt i Reiherwerderhafen utsidan finska ss Helen och förtöjningar i ducdalber.

Stettin 24.7.42
Befh

(7.3.47 upplyste rederiet SKN att inga skador uppstått)

Egna noteringar

RAIDEN MOT DANZIG 11.7.42

Raiden den 11.7.42 mot Danzig var den största raiden i dagsljus mot ett tyskt mål dittills och Danzig det avlägsnaste mål som dittills anfallits

SAGA 11.7.42

av R.A.F.Bomber Command. 44 Lancasterbombare lyfte från Group 5:s baser i England för att bomba ubåtsvarven i Danzig i dagsljus. En rundflygning på 1500 miles. Planen flög över Nordsjön och Danmark, sedan i molntäcket över södra Östersjön mot Danzig utan att möta tyskt jaktflyg,men styrkan nådde inte Danzig i skymningen ,som planerat, utan först sedan det blivit mörkt,vilket gjorde att 15 plan över huvudtaget inte kunde lokalisera sitt mål. Enligt tyska uppgifter nådde 15 plan Danzig, enligt RAF var det 30. Strålkastare och intensiv spärreld från luftvärnet mötte över Danzig och 2 plan sköts ner medan 8 skadades. De flesta planen öppnade bombluckorna på 1500 fots höjd, en del gick ner till 600 fot,men det blev ingen precisionsraid mot ubåtsvarven utan ett allmänt bombregn utspritt över hela Danzigområdet. 42 plan återkom dock till England efter att ha flugit samma väg tillbaka de kommit.

Data

Lastångare på 1077 brton byggd 1909 i Fredrikstad av stål. L.69 B. 10,7 Tillhörig red AB Aegir (Gunnar Lindquist) i Stockholm. Saga fick 4.9.40 en del småskador vid en raid mot Stettin och 28.10.40 i Emden en teaklist till aktre undre bryggbarriären skadad av lv-splitter.

(Se 4.9.40)

Ingen historik.

KK (H) vol 29

1

LULEÅ 11.7.42 HEMLIG

TORPEDERAT I ESKORT PÅ SVENSKT VATTEN SO IDÖ AV RYSK UBÅT (S7-Lisin)
SJÖNK PÅ EN MINUT MED 7660 TON JÄRNMALM

Skrivelse till Stockholms Rådhusrätt 14.7.42

Undertecknad, Ie maskinist på i Stockholm hemmahörande motorfartyget Luleå tillhörande Trafik AB Grängesberg-Oxelösund i Stockholm, får härmed -alldenstund befh och samtliga styrmän ombord förolyckats - vördsamt anmäla mig till sjöförklarings avgivande enligt Sjölagen §40 med anledning av att fartyget lördagen den 11.7 i åt torpederats av en ubåt av okänd nationalitet och sänkts inom svenskt territorialvatten SO om Idö utanför Västervik.
Härmed bifogas: 1 ex av Rapport om Sjöolycka till Kungl.KK.
1 rapport över fartygets sänkning (Skepps- & maskindagböckerna gingo förlorade med fartyget) samt 1 förtecknign över fartygets besättning,varav radiotelegrafisten Christian Löfstedt, 2e maskinisten Jonas Wennerström samt jungmannen Nils Bergquist kunnalämna närmare upplysningar i saken.
MS Luleå var försäkrad mot civil sjörisk i SÅAF,Gtbg, samt mot krigsrisk i SKN, Sthlm. Fartygets last var försäkrad i Tyskland för lastemottagarens räkning.

Stockholm den 14 juli 1942
J.Dolwitz
Ie maskinist

Adress: Trafik AB Grängesberg-Oxelösund
Gustaf Adolfstorg 18,Stockholm.

OBS. Vol KK(H)29 utlånad juni 1975 av Riksarkivet till UD och sedan försvunnen. Dokumenten från SKN och Rederiets arkiv.

Rapport

Avgick ons 8.7.42 från Luleå destinerat till Hamburg. Last av 7660 ton järnmalm. Djupg. obekant. 34 ombv.
Torpederat lördag 11.7 kl 15 i eskort något öster om Hädelöpgrundets prick, SO Idö utanför Västervik. Klart väder, måttlig vind. Befh, 2e styrman och mästerlotsen K.J.Lönnberg från Häradsskär på bryggan. Utkik på backen.
Träffat av torpeden i förskeppet om BB. 8 personer saknade.2 skadade.

Stockholm 14.7.42
J.Dolwitz
Ie maskinist

Rapport över ms Luleås förlisning lördagen den 11 juli 1942

MS Luleå avgick från Luleå kl 11 f.m ons 8.7 med last av 7660 ton järnmalm destinerad till Hamburg.på grund av krigsförhållandena företogs resan Svartklubben-Arholma under svensk eskort samt därefter genom Stockholms

LULEÅ 11.7.42

skärgård till Mysingefjärden innanför Landsort, där fartyget uppankrades kl 22 fre 10.7 i avvaktan på svensk eskort från Landsort söderut.
Lördag 11.7 kl 03 fortsattes resan under lots ledning och anslöt sig ms Luleå till den eskort som avgick från Landsort kl 05. Resan fortsattes söderut inom svensk territorialvatten och unde skydd av den svenska eskorten. Omkring kl 15 befann sig Luleå inom svenskt vatten något öster om Händelöpgrundets prick SO Idö då en ubåt avokänd nationalitet avfyrade två torpeder mot fartyget. Den första torpeden gick strax för om fartyget men omedelbart därpå träffades fartyget i förskeppet om BB av den andra torpeden. Torpeden hade stor sprängverkan. Delar av fartyget, lastluckorna och delar av malmlasten kastades högt upp i luften och fartyget sjönk inom c:a en minut. På bryggan befann sig befh, 2e styrman och mästerlotsen Lönnberg från Häradsskär och som utkik på backen jungman Nils Bergquist. I maskinrummet tjänstgjorde 2e maskiniste Jonas Wennerström vilken omedelbart efter detonationen stoppade fartygets båda huvudmotorer. De medföljande örlogsfartygen fällde omedelbart sjunkbomber å den plats där ubåten förmodades befinna sig. Tiden medgav inte att livbåtarna sjösattes. I eskorten ingående handelsfartyg och örlogsfartyg sjösatte livbåtar som efterhand tog upp 26 man av fartygets besättning samt mästerlotsen Lönnberg, vilka samtliga kommit i vattnet då fartyget sjönk. Av fartygets besättning saknas följande 8 personer som med största sannolikhet omkommit: Befh, Ie styrman, 2e styrman, 3e styrman, övermaskinisten, timmerman Krantz svarvare Hallin och stuert Gustafsson. Av de räddade infördes 18 man och lotsen till Oscarshamn av 2 örlogsfartyg samt 8 man till Kalmar avss Th Jonasson. Fartygets skepps-& maskindafböcker, övriga skeppspapper, samt besättningens tillhörigheter gingo förlorade med fartyget, likaså de ombirdvarandes personkort och ransoneringskort som i föreskriven ordning förvarades av befh.

Stockholm 14.7.42
J.Dolwitz
Ie maskinist

Bestyrkes:
Ch.Löfstedt
Radiotelegrafist

Till Stockholm Magistrat & Rådhusrätt, Stockholm

Som koplettering till min till Rådhusrätten ingivna redogörelse över händelseförloppet vid ms Luleås torpedering den 11.7 får jag vördsamt framhålla att jagvid förfrågningar och samtal med de från fartyget räddade erhållit följande uppgifter beträffande de saknade av besättningen:

Befh Erns Hugo Ragnar Westin: Har efter torpedexplosionen gått ned från kommandobryggan till nedre bryggan varifrån han hoppade överbord på BB-sidan. Därefter sågs han intemer utan drogs troligen ner av suget då fartyget sjönk.

LULEÅ 11.7.42

Ie styrman Victor Hyllengren: Hade frivakt och befann sig förmodligen i sin hytt när katastrofen inträffade. Då fartyget sjönk sågs han i vattnet invid ett stag till pålmasten å fartygets BB-sida.Han drogs troligen ner genom suget från fartyget.

2e styrman Carl Gustaf Rustan Lindman: Sågs i vattnet sedan fartyget hade sjunkit.Han verkade skadad och livlös, förmodligenmdärför att han blivit träffad av något föremål som kastats omkring vid explosionen ,och sjönk i djupet.

3e styrman Karl Runo Lindström: Som hade frivakt befann sig sannolikt i sin hytt.Han syntes inte till efter katastrofen.

Övermaskinist Josef Emanuel Berlin: Befann sig likaledes i sin hytt och syntes inte till efter katastrofen.

Timmerman Hj.Marinus Krantz: Befann sig i timmermansverkstaden under bcken och hann inte ut varför han drogs ner medfartyget.

Svarvaren Sven Th.Hallin: Arbetade i maskibverkstaden men kunde ta sig ut ochsågs i vattnet i närheten av en flotte. Han hade då ett kvastskaft i händerna men när de som befann sig på flotten skulle hjälpa honom släppte han taget och sjönk omedelbart.Hallin hade troligen fått något slag ty han var blodig i ansiktet.

Stuert David Oscar Gustafsson: Befann sigmnere i proviantförrådet under bryggan om BB där han förmodligen blev instängd ocg följde med fartyget i djupet.

Av de räddade blev 2 man skadade, nämligen telegrafisten Christian Löfstedt som erhöll ett revbensbrott och en del skrubbsår,samt motormannen Erik Lövenhamn, vilken vid explosionen kastades ner från en hjälpmaskin i maskinrummet och erhöll en kontusion i ryggen.

Beträffande livräddningsmaterielen ombord i ms Luleå må nämnas:

Mörners livräddningsdräkter i gummi fanns för samtliga ombv.

Innan fartygetlämnade Stockholms skärgård placerades en del livdräkter på 3ans och 5ans lastluckor för att vara lätt tillgängliga.

Livbälten var tilldelade samtliga ombv samt fanns dessutom i stor mängd på båtdäck.Sedan fartyget sjunkit flöt många livbälten och livbojar omkring på vattnet. Av fartygets 2 flottar var en placerad midskepps på båtdäck om BB och den andra akterut på en plattform oppbyggd ovanpå manskapshuset.Efter det fartyget sjunkit flöt flottarna med dem som tagit plats på dem.

Stockholm 16.7.42

J.Dolwitz

Ie maskinist

LULEÅ 11.7.42

Sjöförklaring i Stockholm den 20.7.42 kl 13

Sakkunniga:Sjökaptenerna Ernst Perno & Otto Dahlquist:
1) Hade fartyget flaggan hissad och bar det dessutom tydliga nat.märken?
2)n Observerades ubåten någon tid före torpederingen och var den i ytläge?
3) Gjordes någon rodermanöver för att undvika torpedering?

Från redeeiet tjänsteman Gösta Carlsson.
I övrigt lät icke någon som saken kunde angå sig avhöra,

Ie maskinist Dolwitz: Vitsordat den upplästa skriftliga framställningen. Luleå varit försedd med sedvanliga nationalitetsmärken.

Mästerlotsen Lönnberg: Befunnit sig på bryggan.Inte iakttagit ubåten men plötsligt fått syn på torpedstrimman i vattnet som syntes komma snett akterifrån om BB. Befh hade omedelbart kommenderat hårt STB rode,men någon ..r hade inte erhållits innan den andra torpeden träffade fartyget. Lönnberg, som då torpeden närmade sig,stått på bryggans BB-sida rusade över till STB-sidan och begav sig sedan mer på mellanbryggan,där ingen syntes till,sedan fortsatt ner till undre bryggan men då forsade redan vattnet in där och han fortsatte på gångbordet akterut. Då en livboj kom flytande emot honom fattade han tag i den och hoppade överbord. Han hade efter torpederingen inte sett till 2e styrman Lindman. Luleå var vid torpederingen på svenskt vatten.

Radiotelegrafist Löfstedt: Satt i radiohytten pader översta bryggan då han hörde en dov smäll men kände ingen skakning i fartyget.Han grep livbältet och sprang ut på undre bryggan där han mötte bfeh som upp-manat honom att skynda till livbåtarna. Befh hade talat i viskande ton och föreföll ha fått något slag. Såg befh hoppa överbord från understa bryggan. Löfstedt själv då fartyget sjönk pressats mot understa bryggan och följt med ett stycke ner i djupet men lyckats lösgöra sig och så småningom fått tag på en flytande lucka på vilken han hållit sig uppe tills han blev bärgad.

2e maskinist Wennerström: Vakthavande i maskin. Hört en kraftig smäll och genast stoppat maskinerna.Därefter sprungit upp,rusat till akterdäcket och där hoppat överbord.

Jungman Bergquist: Utkik på backen. Svenska flaggan varit hissad. Sett två torpedstrimmor skjuta fram emot fartyget och därvid krupit under ett wirespel för att söka skydd mot splitterregnet. Redan då han iakttog den första torpeden hördes sjunkbombskrevader.Sett tre personer på bryggan.Timmerman befunnit sig i verkstaden under backen.

Slut sjöförklaringen

LULEÅ 11.7.42

KK memorial 24.8.42 Ej för publicering.

Orsak: ms Luleå torpederades av en okänd ubåt inom svenskt territorial-vatten och sjönk inom en minut. Vid katastrofen omkommo 8 personer.

Ex officio
Bertil Lindhé

Gränges arkiv Crew list

† Befh Ernst Hugo Ragnar Westin, Stockholm, 5.7.83 (Sedan 1935) ogift
† Ie styrman Victor Hyllengren, Rudbäcksgatan 60,Malmö, 25.1.98 i Bromma
(Befh på Sir E.Cassel 16.4.41 ,gift 26.9.23 m.Elsa Jeansson,inga barn, en svåger omkom på Hammaren 22.8.42 = chiefen Jeansson)
† 2e styrman Carl Gustaf Rustan Lindman, Rosensköldsgatan 7,Gtbg,22.10.01
(2 år ombord,gift Anna-lisa,inga barn ,sjökaptensex.-22)
3e styrmanKarl Runo Lindström, Stockholm, 30.9.15 (Ia resan ombord)(7.7.42)
Moder Ester i Grisslehamn
Telegrafist Christian Löfstedt, Örnsköldsgatan 3,Örnsköldsvik,f-95
† Chief Josef Emanuel Berlin, Frutuna församlin,Sörmland,11.11.80
(Änkeman sedan 6.2.22,gift 25.3.16 med Elsa Maria Larsson,
Närmaste anhörig svägerska i Hedemora, mönstrat på 7.7.42 i Luleå och skulle gått iland med pension den 1.11.42)
Ie maskinist Johan Alfred von Dolwitz, N.Kyrkogatan 23,Härnösand,f-92
2e maskinist Jonas Georg Wennerström, Kristinehamn, f-08
3e maskinist Karl Ture Almquist, box 41, Striberg,f-98
† Timmerman Hjalmar MarinusKrantz, Solna, 16.7.79 (Broder G.Krantz i Huvudsta
Båtsman Johan Oscar Johansson, Hisingsbacka, f-85
Matros Gustav Albin Kling, Kvinnesta,Handen,Eskilstuna, 4.11.19 (7.7.42)
Matros Olof Holger Gustafsson, Vänersnäs, Oreberga, f-17
Matros Mårten Kristian Hansson, Resö,Bhl, 3.2.13
Lättmatros Karl Wilhelm Kristensson, Svanebcäksgatan 8,Gtbg, 25.1.19
Lättmatros Johan Gunnar Nilsson, Ängelholmsvägen 1,Båstad, 1.3.19 (7.7.42)
Lättmatros John Halvard ToremJonsson, box 33,Byxelkrok,Öland,11.5.18.
Jungman Karl Evert Nordin, Djurshagen,Muskö, f-14
Jungman Nils Olof Bergquist, Dalavägen 16,Bromsten,Sthlm, f-18
Jungman Anders Sixten Burjström, Skärvsta,Sollefteå, f-22
Elektriker Levin Hedlund, Wallingatan 30,Stockholm, f- 88
† Svarvare Sven Theodor Hallin, Kronhusgatan 3-5,Jönköping,25.2.91
(Syster fru Lilly Roman,Sanatoriegatan 26a,Gtbg)
Ie motorman Folke Weidth,Lundquist,Vegagatan 49,Gtbg, f-13
2e motorman Erik Julius Löwenhamn, box 1897,Holmsund, f-91
2e motorman Ivar Gottfrid Persson, Victoriagatan 10,Malmö,10.3.03 (7.7.42)
2e motorman Carl Albin Einar Jönsson, Trolle-Ljungby, f-07 (-"-)

forts

LULEÅ 11.7.42

Crew list forts

2e motorman Evald Risberg, Vasaplatsen 5,Göteborg, f- 95
2e motorman Erik Bror Valdemar Dahl, Urshult, 20.10.07 (7.7.42)
† Stuert David Oscar Gustafsson, Dagövägen 46,Enskede,19.10.97 (7.7.42)
(Hustru Gertrud i Enskede,mönstrat i Luleå)
Ie kock Åke Bäckström, box 390,Söderbärke, 12.5.13
2e kock Åke Alfons Malmquist, Kungshult 9, Hälsingborg, f-22 (7.7.42)
(Fästmö Karin Resienberg,Holländargatan 31,Sthlm)
Salongsuppassare Hans Birger Lindmark, Kammakargatan 25,Sthlm, f-22 (7.7.42)
Mässuppassare Erik William Svedholm, S.Kustbanegatan 33, Göteborg, f-24
S[illegible]nsuppassare Olof Karlsson, Svedje,Askim, 22.8.26

Mästerlotsen Karl Josef Lönnberg, Gryt 56,Häradsskär.

9 man mönstrat på i Luleå den 7.7.42

Vid avgången från Oxelösund 24.6.42 hade efterseglats:
Matros Stig Blomberg,Lilla Kvarngatan 9,Malmö, f-19
2e motorman Rolf Borgström,Åsele, f-19
2e motorman Erik Johansson, Storgatan26,Huvudsta, f-04

Vrakgods SKNEIII 235

Fiskare från Östra Eknö,Marsö, Idö,Hasselö, Jutskär m.fl bärgade juli-aug som flytfynd, bottenfynd och strandfynd från Luleå bl.a 600 löpmeter däcksplankor, en gråmålad furueka, delar från krossade livbåtar såsom flyttankar i koppar, oljerockar, Mörnerdräkter, livbojar, livbälten, utrestni[illegible] från en sönderslagen flotte, signalljus i lådor, konserver, säckar med filtar,regnrockar, signalflaggor mm, ett fotogenkök i etui
Det mesta såldes i nov 42 av Tullen för 500:- till Jansson & Wigrens Skeppshandel i Västervik, resten fick fiskarna behålla.

Effekter

Rederiet utbetalat 19714:22 för effekter. SKN ersatt 19601:72 den 19.10.42
I slutredovisningarna till de omkomnas anhöriga ingår livbåtspengar, innestående krigsrisk och hyror mm
Slutlikvid för Befh dödsbo 22.9.42 kr 3957:28
För Ie styrman Hyllengren 1503:96
För 2e styrman Lindman kr 947:73 eft. avdrag för remissa till änkan 20.7
För 3e styrman Lindström 1988:70
För chiefen Berlin 2527:84
För svarvare Hallin 1233:07
För timmeman Krantz 1508:17
För de räddade gjordes avdrag för ekipering i Kalmar resp. Oscarshamn.

LULEÅ 11.7.42

ss A.Th Jonasson införde 8 man till Kalmar där de ekiperades vid AB Frans Hällquist Herrkonfekton. De 8 var Ie kock Bäckström,elektriker Hedlund, matros Kling, Skansuppassare Karlsson, lättmatros Kristensson, jungman Gunnar Nilsson och motormännen Erik Dahl och Ivar Persoon.

Till Oscarshamn infördes Telegrafisten Löfstedt,Ie,2e,3e mskinisterna, Ie motorman Lundquist, 2e motormännen Löwenhamn, Jönsson och Risberg, båtsman Johansson, matroserna Hansson och Gustafsson, lättmatros Jonsson, de 3 jungmännen, 2e kocken Malmquist,salongsuppassare Lindmark och mäss uppassare Svedholm. Dessa ekiperades vid ~~Felixon~~ Bröderna Felixons Herr-ekipering och i C.J.Lundins skoaffär den 11.7
Telegrafist Löfstedt tog ut kläder för 240:50 skor för 34:- kr
För 240 kr fick han en kostym, regnrock, hatt,skjorta, strumpor, hängslen, strumphållare,ärmhållare och manschettknappar.
Ie maskinist Dolwitz tog ut kläder för 300:-, skor för 32:75 etc

xxx xxx xxx

Bland det som förlorades: Motbok för brännvin,sjöfartsbok med betyg, livsmedelskorten, sjömanspasset ,postsparbanksbok med 201 kr,plånbok med 28 kr i småmynt, Hermodskurs i svenska,170 cigaretter (Lättmatros Jonsson)
Grammofonkurs i spanska språket från NKI (Matros Olof Gustafsson)
Förlovingsring, 1 ex av Sjölagen(Matros Kling)
Hemstickad halsduk, 5 par hemstickade strumpor(Lättmatros Kristensson)
Plånbok innehållande 31 kronor (Jungman Burjström)
Tandprotes från Amerikanska Tandkliniken i Sthlm 200:- (Elektrikern)
En guldring 50:- (Ie motorman Lundkvist)
En lottsedel och 20 kronor (Motorman Jönsson)
Guldklocka med kedja 400:- (Motorman Risberg)
Ett ottomanöverkast 45:- (Salongsuppassare Lindmark)
Mössmärke i guld, vägglampa i tenn, 3 fotografiramar i Tenn & Mahogny, Kojöverkast, bord - och kommodduk,garderobsväska (Telegrafist Löfstedt)

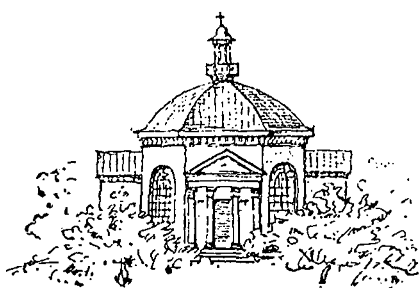
Minneshögtid i Skeppsholmskyrkan

Hållen över de vid torpederingen av C.F.Liljevalch & Luleå hädangångna. Tal av amiralitetspastor Dr G.Brandt
Stockholm 8.9.42 kl 19.30

Under dessa tunga tider av stora offer av människoliv även i vårt fredliga land,kommer en gammal, djupt helgad kristen tanke på många håll till yttryck,nämligen tanken på det ställföreträdande lidandet.Lida göra vi väl alla på något sätt. Men lidandet är en ringa genklang av det omätliga lidande som drager genom världen. Stora och växande äro de skaror av svenska, redliga sjömän som skördas under fullgörande av en i högsta måtto farofylld "värnplikt" utepå haven. Och farorna härska i omedelbar närhet

LULEÅ 11.7.42

av våra kuster och hamnar. I denna skymmande septemberkväll äro vi församlade för att begå en stilla sorgehögtid till åminnelse av de 41 omkomna vid krigförande nations aktioner mot vår sjöfart inom svensk gräns. I denna sjömännens kyrka lysa vi frid över derasminne och ägna dem ett vemodoht, innerligt tack för deras sista offergärning,offrandet av unga starka och livsdugliga liv. De kära omkomna ha säkerligen aldrig ett ögonblickförlitat sig på någon jordisk trygghet i dessa frid- och fredlösa dagar. Deras mod och offervilja prägla deras avslutade livsgärning. Så lyser det välsignade och tröstande ljuset av denna tappra redobogenhet över allas deras liv , de goda och trygga befälhavarnas, dersa underordnade och biträdande kamrater och männen på post vid rorkult och redskap. I den händelserika, jagade vardagen glida dödsbuden från haven oss snabbt förbi. Men de dödsbud,som bragte oss kännedom om deras bortgång,till vars minne vi fira denna sorgehögtid, trängde oss alla närmare och väckte den sorg som förenat många människor i vårt land till en gemensam känsla av uppriktigt deltagande. Detta deltagande har förvisso sökt sig i stillhet genom dagarnas lidandesskymning till de många,som genom olyckorna berövats sina käraste, sitt stöd och sitt framtidshopp.
Den minneshögtid som vi här fira är också ett uttryck för den djupa och varma erkänsla, som det bolags styrelse och medlemmar vilja skänka sina redbara och oförgätliga sjöfafare. Deras namn lysa i ljus skrift bland de mångas, som givit sin kraft, sin nitälslkan och sina gåvor i den tjänst som blivit deras livs mål och mening. Detta tack följer nu de hädangångna över tidens gräns och till den vida grift över vilken havets svallande vågor sjunga sina sånger. Vi människor skola aldrig upphöra att inför tidens olyckor och sorger spörja vårt fåkunniga " varför?" Så också här. Och ingen skall förtrycka er,kära efterlevande,att göra så. Vi äro samlade i en kristen kyrka, där ett fridens och den djupa trons evangelium förkunnas. Det är oss människor givet att även i den djupaste sorgens stunder lyssna till ett lyftande ord om lidandets hemliga mening. Vi behöva alltmer i dessa dagar höra Guds ord i den heligaste av Skrifter. Ty detta allena kan stärka oss att stå upprätta och frimodiga. Med ett sådant ord skall jag nu sluta. Det heter i Johannes 15:13.
"Ingen har större kärlek än han som giver sitt liv för sina vånner."
Detta djupa ord helgar och upplyfter deras minne,som givit sitt liv i trohet och kärlek till uppgifter som avsett vårt gagn, vårt bästa !
Och ännu djupare griper detta förklarande ord oss,när vi veta, att deras offrade liv var ett offer för dem som stodo deras hjärtan nära, de älskade därhemma: far,mor,maka,barnoch av dem beroende. Men det finns till sist en ännu djupare sanning, som helgar och ljusbestrålar våra kära bortgångna sjömäns minnen, och den samningen är, att de tagit på sig sitt lidande



TAL

AV

AMIRALITETSPASTORN DR G. BRANDT

VID

MINNESHÖGTIDEN

ÖVER DE VID

TORPEDERINGEN AV FARTYGEN

"LULEÅ"

OCH

"C. F. LILJEVALCH"

HÄDANGÅNGNA

I SKEPPSHOLMS KYRKA

DEN 8 SEPT. 1942

Bön. Helige Ande, tröstenes Ande,
kom att oss hugsvala.
Låt hoppets röst bland levernets bekymmer
till vår ande tala,
och giv oss frid, när livets afton skymmer.
Salighet, Herre, giv oss i höjden!

UNDER dessa tunga tider av stora offer av människoliv även i vårt fredliga land kommer en gammal, djupt helgad kristen tanke på många håll till uttryck, nämligen tanken på det ställföreträdande lidandet. Lida göra vi väl alla på något sätt. Men lidandet är en ringa genklang av det omätliga lidande, som drager genom världen. Stora och växande äro de skaror av svenska, redliga sjömän, som skördas under fullgörande av en i högsta måtto farofylld "värnplikt" ute på haven. Och farorna härska i omedelbar närhet av våra kuster och hamnar.

I denna skymmande septemberkväll äro vi församlade för att begå en stilla sorgehögtid till åminnelse av de 41 omkomna vid krigförande nations aktioner mot vår sjöfart inom svensk gräns. I denna sjömännens kyrka lysa vi frid över deras minne och ägna dem ett vemodigt, innerligt tack för deras sista offergärning, offrandet av unga starka och livsdugliga liv. De kära omkomna ha säkerligen aldrig ett ögonblick förlitat sig på någon jordisk trygghet i dessa frid- och fredlösa dagar. Deras mod och offervilja prägla deras avslutade livsgärning. Så lyser det välsignade och tröstande ljuset av denna tappra redobogenhet över allas deras liv, de goda och trygga befälhavarnas, deras underordnade och biträdande kamrater och männen på post vid rorkult och redskap.

I den händelserika, jagade vardagen glida dödsbuden från havet oss snabbt förbi. Men de dödsbud, som bragte oss kännedom om deras bortgång, till vars minne vi fira denna sorgehögtid, trängde oss alla närmre och väckte den sorg, som förenat många människor i vårt land till en gemensam känsla av uppriktigt deltagande. Detta deltagande har förvisso sökt

sig i stillhet genom dagarnas lidandesskymning till de många, som genom olyckorna berövats sina käraste, sitt stöd och sitt framtidshopp.

Den minneshögtid, som vi här fira, är också ett uttryck för den djupa och varma erkänsla, som det bolags styrelse och medlemmar vilja skänka sina redbara och oförgätliga sjöfarare. Deras namn lysa i ljus skrift bland de mångas, som givit sin kraft, sin nitälskan och sina gåvor i den tjänst, som blivit deras livs mål och mening. Detta tack följer nu de hädangångna över tidens gräns och till den vida grift, över vilken havets svallande vågor sjunga sina sånger.

Vi människor skola aldrig upphöra att inför tidens olyckor och sorger spörja vårt fåkunniga "varför". Så också här. Och ingen skall förtycka er, kära efterlevande, att så göra. Vi äro samlade i en kristen kyrka, där ett fridens och den djupa trons evangelium förkunnas. Det är oss människor givet att även i den djupaste sorgens stunder lyssna till ett lyftande ord om lidandets hemligaste mening. Vi behöva alltmer i dessa dagar höra Guds ord i den heligaste av Skrifter. Ty detta allena kan stärka oss att stå upprätta och frimodiga.

Med ett sådant ord skall jag nu sluta. Det heter i Joh. 15: 13.

"Ingen har större kärlek än att han giver sitt liv för sina vänner."

Detta djupa ord helgar och upplyfter deras minne, som givit sitt liv i trohet och kärlek till uppgifter, som avsett vårt gagn, vårt bästa. Och ännu djupare griper detta förklarande ord oss, när vi veta, att deras offrade liv var ett offer för dem som stodo deras hjärtan nära, de älskade där hemma: far, mor, maka, barn och av dem beroende. Men det finns till sist en ännu djupare sanning, som helgar och ljusbestrålar våra kära bortgångna sjömäns minnen, och den sanningen är, att de tagit på sig *sitt* lidande för att skydda *oss* för lidande. Ja, de ha i vårt ställe dragit dödens och smärtans lidande över sig i vårt ställe. Välsignat vare därför deras lidande. En Allsmäktig och Barmhärtig Gud hägne deras liv i en värld, där ingen sorg eller nöd eller klagan mer råder, ty det som förr var är nu förgånget.

Med denna djupa kristna och tröstande trosvisshet lyser jag nu frid över alla de kära bortgångnas minne, som vi här hava levande i våra själar. Deras kära namn ristar jag med osynlig skrift på de många vemodiga sjömansminnenas tavla.

Befälhavaren, Sjökapten
Ernst Hugo Ragnar Westin

2:e styrmannen
Carl Gustaf Rustan Lindman

Övermaskinisten
Josef Emanuel Berlin

1:e styrmannen Wiktor Hyllengren

3:e styrmannen Karl Runo Lindström

Timmermannen
Hjalmar Marinus Krantz

Svarvaren Sven Teodor Hallin

Stuerten David Oskar Gustafsson

Befälhavaren, Sjökapten
Ernst Johan Filip Bramford

3:e styrmannen
Karl Gustaf Harald Nilsson

Övermaskinisten
Knut Isidor Pettersson

2:e maskinisten Carl Emil Carlsson

Båtsmannen Otto Edvard Lundberg

Matrosen Hans Hansson-Waksam

Lättmatrosen Oscar Rune E. Gustafsson

Jungmannen Gösta Ingvar Andersson

Jungmannen Erik Lennart Johansson

Smörjaren Erik Gustav Broström

Smörjaren Sven Gunnar Fridén

Eldaren Anton Rudolf Stoltz

Eldaren Kuno Gustaf Adolf Larsson

Lämparen Åke Elfrid Seger

Stuerten Lars Hjalmar Schönbeck

Mässuppassaren Tord Bo Axel Persson

1:e styrmannen Carl Bengt Ove Ekström

Telegrafisten Arnold Kutzner

1:e maskinisten
Anders Olof Wrangfeldt

3:e maskinisten Karl Henning Landin

Timmermannen Oscar Bergström

Matrosen Arthur Julius Mattsson

Lättmatrosen Olle Lennart Johansson

Jungmannen Erik Lennart Karlsson

Donkeymannen
Bertil Ragnar Håkansson

Smörjaren Karl Runo Svensson

Eldaren Eskil Allan Härnås

Eldaren Edvin G. V. Adolfsson

Eldaren Nils Gustav Ekberg

Lämparen Ture Allan I. Bergström

Kocken Karl Albin Nilsson

Uppassaren Karl Olov Söderman

Lotsen Per Albert Sjögren

"Jag kommer av ett brusand' hav,
på rätta glädjestranden.
Min kropp han lägges ned i grav,
men Gud upptager anden,
Ur mörker kommer jag till ljus,
från armod till Guds rika hus,
från oro till god vila. Amen.

Tullbergs, Esselte, Sthlm

LULEÅ 11.7.42

för att skydda oss för lidande. Ja, de ha i vårt ställe dragit dödens och smärtans lidande över sig i vårt ställe. Välsignat vare därför deras lidande! En Allsmäktig och Barmhärtig Gud hägne deras liv i en värld där ingen sorg eller klagan mera råder,ty det som förr var är nu förgånget. Med denna djupa kristna och tröstande trosvisshet lyser jag nu frid över alla de kära bortgångnas minne, som vi här hava levande i våra själar. Deras kära namn ristar jag med osynlig skrift på de många vemodiga sjömansminnenas tavla.

Brev till rederiet 19.7.42

Birger Svenonius, Resarö, i egenskap av styrelsemedlem i Svenska Livräddningssällskapet som ombestyr belöning av utförda räddningsbragder, fäst rederiets uppmärksamhet på lämpligheten att utverka sådan belöning åt Luleås 2e maskinist Josef Wennerström. Genom att stoppa maskinerna räddade han många kamraters liv.

Första meddelandet till rederiet

Var ett telegram avsänt till Malmfartyg,Sthlm kl 14 em 11.7 av befh på ss Polcirkeln via Stavsnäs Radio: " Kl 15.00 Luleå torpederad och sänkt 4 mil söder Kungsgrund boj = Lychow."

SKNEIII 235 Dykarrapport

Rapport från Neptunbolaget 17.7.42

Fartygets stävriktning är S½O. På fördäck är vattendjupet 7 famnar, och på akterdäck 6 famnar. Fartyget har c:a 3° BB slagsida och ligger på bergbotten Mitt under förmasten om BB är ett öppet hål i fartygssidan på c:a 50′ längd (15 meter).Hålet sträcker sig från andra plåtstråket från däck och ner under bilgen där malmlasten är utrasad. På förkant av lucka I om STB är i andra plåtstråket ett mindre hål där plåtkanterna är utfläkta. Fördäcket är helt med undantag av ett mindre hål strax för om masten på STB-sidan. Alla träluckor på fördäck är borta och i lucka I även skärstockarna.Trävirket på bryggan är delvis söndertrasat och bortspolat. Lastbommarna är urlyfta ur fästena och ligger om varandra. Akter om bryggan är fartyget totalt avbrutet med en öppning på 5′. Förskeppet ligger 1′ lägre än akterskeppet. Akterskeppet förefaller för övrigt vara oskadat ,så även däcket.Alla träluckor är borta.

Oscarshamn 17.7. 42
Elis R. Lindgren

Dykarundersökningen är utförd av Ie dykare B.Kjellin.

(Rapporten insänd till SKN 20.7. av Neptunbolaget.)

LULEÅ 11.7.42

Chefen för Kustflottan
Nr H.Op.NV 1 Ob
Ang. efterforskningar vid
vraket av ms Luleå

Till Trafik AB Grängesberg-Oxelösund
Stockholm

För kännedom har jag härmed äran överlämna nedanstående utdrag ur till mig inkommen rapport betr. efterforskningen vid vraket av ms Luleå.

Tisdagen den 14 juli

Dykare rapporterar: " fartyget träffats mellan Ians och 2ans luckor. Hålets storlek är c:a 10 x 10 meter. STB-sidan skadad av splitter. Med undantag av skador omkring hålet,relativt ringa andra skador.Fartyget vilar på ytterst ojämn botten med för- och akterskepp delvis fria. Bottendjup c:a 30 meter." Torpedsplitter påträffades c:a 50 meter akter om fartyget.I närheten påträffades fartygets förliga topplanterna samt liket av smörjare Hallin.

Onsdagen den 15 juli.

Dykeriarbetet börjat kl 04.00. Påträffat och upptagit ytterligare torpedsplitter märkta med ryska bokstäver. =:=:=:=:=:=:=:=:=:_:_:_:_:
=:==:=:==:==:=:==:=:=::==::==::=:=' =::=:==:=::==::=:=:=:==::::====::

Torsdagen den 16 juli

Kolning. Kl 13.45 förflyttning till vraket. Utlagt varpankare. Förtöjt till varp och vrak. Dykeriarbete till kl 20.40. Påträffat liket av timmermannen under backen.

Fredagen 17 juli

Dykeriarbete vid vraket kl 04 - 11.05. Samtliga åtkomliga lokaler genomsökta.Påträffat övermaskinistens lik utombords på BB låring. ss Poseidon funnit liket av en 2e styrman i lucka nr 3. Dykare konstaterat att fartyget brutits vid 3ans lucka. =:=:=:=:=:=:=:=:=:=:=:=:=:=:=:=:=:=

H.M.Pansarskepp Sverige den 21 juli 1942
Y.Ekstrand
H.C-son Uggla.

Fyra döda återfunna

Tis f.m. 14.7 införde bogserbåten Idog till Västerviks hamn liket av en av de bärgade från Luleå (se ovan) som vid identifiering visade sig vara smörjare Sven Hallin. Kroppen var c:a 1,80 lång,ålder c:a 50 år, fetlagd, brett nästan fyrkantigt ansikte, liten trubbig näsa,blå ögon, blont hår och ögonbryn, vänstra pekfingret deformerat i spetsen,inga

LULEÅ 11.7.42

synliga skador utöver blodsutgjutning i vänstra örat.Klarlagt efter samtal med kamrer Lindstedt på rederiet att den döde var Hallin,senare bekräftat av systern i Göteborg. Liket avsänt till anhöriga i Jönköping.

Fre 17.7 kl 13 kom Belos in till Västervik med 3 lik från vraket vilka forslades till bårhuset. 2e styrman Lindman indentifierats på sin vigselring i vilken var ingraverat Anna-Lisa 5.10.1940.Fru Lindman anträffades i Karlstad och anhöll att liket skall sändas till Göteborg.

Maskinchefen Berlins identitet klarlagts genom telefonsamtal med sonen, ingeniör Evert Berlin,Norrtäljegatan 44, Uppsala, som anhöll att få sin far forslad till Hedemora för begravning.

Timmerman Krantz identifierats efter samtal med brodern i Huvudsta och kroppen sändes dit för begravning den 25.7 på Solna kyrkogård. (Vio 16)

Dödsorsak? Submersio contasidnes universal. (BEFH [illegible] HITTATS [illegible])

SKNEIII 235 Vraket sålt

19.5.44 översände Neptunbolaget till SKN en check på 10.000:- kr som betalning för vraken av Luleå och C.F.Liljevalch,som alltså såldes för 5000:- per styck.

Firman Johan Nilsson & Co AB i Kalmar skrev 27.7.48 till SKN:
För räkning Kalmar Skeppshandel ,som disponerar en motorbåt och dykarutrustning, bedja vi få förfråga om tillstånd kan erhållas att bärga skrot från den utanför Västerviks skärgård topederade motorbåten Luleå och den Gorthobbåt ((Ada Gorthon)) som minsprängdes eller torpederades utanför Gårdby på östra Öland. Fartygen ligga visserligen illa till och läget är mycket utsatt för vind och sjö,vadan arbetet endast kan bedrivas vid mycket vackert väder,men om skroven eller bärgningsrätten kan förvärvas för en mindre penning,kanske arbetet kan löna sig. Under nuvarande valutaläge och då skrot måste importeras synes denna bärgning vara förmånlig för landet. Det kan icke betala sig förnågot större företag att utföra denna bärgning enär kostnaderna i så fall äro oöverkomliga.
(SKN svarat 28.7.48 att Neptunbolaget köpt vraken.)

T Fredh: Dödsfarten (1981)

Matros Kristian Hansson,Resö,berättar:

Två minuter tog det för Luleå att gå till botten. Jag tog tiden exakt. Åtta man omkom, de flesta befäl, som blivit innestängda i sina hytter sedan dörrarna gått i baklås när Luleå exploderade. Den 11.7.42 kl 15 såg lotsen på Luleå en torpedstrimma i vattnet. Han försökte gira men torpeden träffade vid 2ans lucka.Förutom den torped som träffade oss såhade tidigare en torped passerat oss utan att träffa. Luckor,maskin-

LULEÅ 11.7.42

delar ochinredning kastades högt upp i luften. Jag hoppade i sjön när livbåtarna slogs sönder. Efter hand kundejag och mina kamrater ta oss upp på några flottar. Efter 20 minuter togs vi upp av en finsk ångare som satte oss iland i Oscarshamn.Att folket i vattnet klarade sig berodde på att maskinisten på Luleå hade sinnesnärvaro att stoppa maskinerna sedan Luleå sprängts. Folket i vattnet undgick att dras in i suget från propellern. Luleå hade last för Tyskland och det ansågs därför inte troligt att tyska ubåtar anföll.Det höjdes röster att det var en rysk. De svenska jagarna kastade efter olyckan sjunkbomber och efter en stund kom det upp stora oljefläckar till ytan. Allt pekade på att den anfallande ubåten sänkts.

UDHP80c 3516

HEMLIG

Chefen för Första Vedettbåts-
divisionen.
AVG nr H 21/42

Rapport till Chefen för Kustflottan den 11.7.42

Härmed får jag vördsamt insända rapport ang. torpederingen av ms Luleå den 11.7.42. Luleå ingick i sydgående eskort från Landsort till Furön vilken bestod av sammanlagt 29 fartyg. Eskortfartyg voro jagaren Ehrenskiöld och vedettbåtarna Snapphanen och Jägaren.
Kl 12.40, vid möte med nordgående eskort mellan Häradsskär och Storkläppen vände jagaren Nordenskiöld och anslöt sig till denna eskort. Kl 15, då huvuddelen av eskorten,som hade en utsträckning av c:a 3',passerat Kungsgrunds lysboj,avsköts på c:a 400 meters avstånd från vedettbåten Snapphanens BB bog torped mot eskorten. Torpeden gjorde vid avskjutningen ett markant luftsprång.VB Snapphanen befann sig då 1½'i bäring 110° från Kungsgrunds lysboj. VB Snapphanen girade omedelbart BB mot luftuppkoket från torpedskottet och satte högsta fart samtidigt som upprepade korta och långa uppmärksamhetssignaler avgavs med sirén åt eskorten. Vid passage över platsen för luftuppkoket och strömvirvlarna från propellervattnet fälldes och kastades 4 st sjunkbomber i omedelbar följd. Dessa voro inställda på 30 meter. Fällningen fortsattes i cirklar runt denna plats, så fort omladdning hann verkställas, till omkring kl 15.25 då sammanlagt 20 sjunkbomber fällts och en st. återstod ombord och klart skepp med artilleriet intogs. Efter c:a 1½ minut från torpedskottet,varunder VB Snapphanen fällt de 4 första sjunkbomberna,träffades Luleå av torpeden i förskeppet och sjönk på kortare tid än 2 minuter. VBJägaren befann sig vid tillfället c:a 1½'för om VB Snapphanen samt 800 meter för om Luleå. VB Jägaren girade omedelbart ut från eskorten och fällde 2 st sjunkbomber. Den beordrades därefter att bärga överlevande från Luleå. Sedan VV Snapphanens sjunkbomber förbrukats beordrades VB Jägaren att

LULEÅ 11.7.42

fortsätta sjunkbombsfällningen i närheten av ubåtens plats,varvid ytterligare 4 st sjunkbomber fälldes.VB Jägaren beordrades därefter att fortsätta sydvart med eskorten. 2 handelsfartyg,svenska ss A.Th.Jonasson och finska ss Navigator, stoppade i närheten av vraket för att biträda i bärgningen av överlevande. VB Snapphanen cirklade runt platsen för ubåtens läge och observerade en utbredd tunn oljehinna.Lotsbåt, som ankom till vraket , rapporterade att den passerat genom en stor oljefläck SO Kungsgrunds lysboj. Luleås vrak ligger 500 meter öster om Händelöpgrundets ballongprick och är synligt med aktermasten och styrhyttstaket samt c:a en meter av den bräckta förmasten över ytan. VB Snapphanen ombordtog 4 man som bärgats av ss Th.Jonasson samt genomsökte därefter med sin motorbåt kringdrivande vrakspillror.ss A.Th.Jonasson beordrades fortsätta sin resa sydvart under kraftig zigzag-ning,under det att VB Snapphanen ytterligare geonomsökte området omkring ubåtens läge, varvid en vidsträckt tunn oljehinna kunde observeras. Ubåten, som av mig anses vara sänkt, ligger troligen 3000 meter 110° från Kungsgrunds lysboj. Kl 17.30, sedan jagaren Remus anlänt till platsen, avgick VB Snapphanen sydvart för eskort av ss A.Th. Jonasson. Vid ankomsten till Oscarshamn befanns att 18 man av 34 bärgats. Bland de räddade var även minutkiken som rapporterade att han observerat att en torpedbana gått för om Luleå och den andra träffat förskeppet under lucka I Enligt uppgift från ss Polcirkeln,som gått för om Luleå i eskorten,passerade en torpedbana tätt akter om Polcirkeln.

H.M.Vedettbåt Snapphanen 11.7.42

H.L.Wikström

Ryska ubåtschefen tysk fånge 1943

Marinattachén KK Östberg,Berlin, 4.3.43 i brev till Ch. för Försvarsdepartementet, nr 177/43: " Härmed får jag vördsamt meddela att Leiter der Attachégruppe ,Korvettenkapitän Besthorn, vid besök i OKMm idag meddelat mig följande: Chefen å den ryska ubåten S7, kaptenen av 3e graden Lisin, befinner sig i tysk fångenskap i Berlin (OKM).Han har bl.a erkänt att han den 11.7.42 torpederade svenska ms Luleå.KK Besthorn har ställt i utsikt att jag ev senare skall erhålla ytterligare uppgifter i denna angelägenhet.

================== ===================

KK Mö Östberg skrev 18.3.43 från Berlin till CM, viceamiral C.F.Tamm (Nr 211/43): Herr amiral, Vid besök å OKM idag meddelade mig k.kapitän Besthorn att den ryske ubåtschefen Lisin vid förhör förnekat att han efter torpederingen av Luleå den 11.7.42 förmärkt någon sjunkbombsfällning.Jag fick ett intryck av att man i OKM var förvånad häröver. Det vore givetvis av värde om jag på något sätt - ev genom utdrag ur krigsdagböcker - finge

LULEÅ 11.7.42

tillfälle att verifiera att svenska motåtgärder mot ubåtsangreppet vidtagits.Jag förbliver med vördnad Herr Amiralens tillgivne M.Östberg.KK.
(Original: se HP 3 CT) SE 11a 16

Ryska stridskrafter icke haft del i incidenten

Herr E.Rundström,Karlstad, skrev 14.11.44 till UD:
Den 11.7.42 torpederade och sänkte en rysk ubåt Grängesbergsbolagets ms Luleå inom svenskt vatten utanför Västervik. Då min svåger,sjökaptenen Rustan Lindman, omkom vid förlisningen,vore jag tacksam för ett meddelande, huruvida Ryska staten medgivit torpederingen.
Svar från UD, Sthlm 16.11.44:
Åberopande Eder skrivelse av 14 innevarande månad har jag äran meddela att Sovjetregeringen till svar på de svenska framställningarna i ämnet förklarat, att Ryska stridskrafter icke haft någon del i den ifrågavarande incidenten.Denna inställning har sedermera icke frångåtts.
S Grafström

Luleå sänkt av S7,Lisin, som även sänkt Margareta 9.7

Finske sjöhistorikern P.O.Ekman, i "Havsvargar" (Helsingfors 1983)
Lör 11.7.42 påträffade S7, kapten Sergei Lisin, en sydgående konvoj med 28 fartyg med eskort av jagaren Nordenskiöld och vedettbåtarna Snapphanen & Jägaren.Denna konvoj, som passerat Landsort i gryningen, mötte kl 12.25 syd Häradsskär en nordgående konvoj till vilken jagaren anslöt sig. Utanför Västervik stötte Lisin på den långt utdragna kolonnen lastfartyg. Lisin betraktade den länge genom periskopet,utvalde ett av de större fartygen till sitt mål och avlossade ett dubbelskott mot malmlastade ms Luleå som just gått om Händelöpgrundets prick SO idö. Luleå träffades av den ena torpeden vid lucka I BB och sjönk på mindre än en minut med 8 man ombord.Torpedbanorna sågs passera 200 meter för om Snapphanen,som skyndade mot ubåtens förmodade position och kapten Wikström lät fälla 20 sjunkbomber i raskt tempo över platsen. Jägaren hann fälla 6 st men måste sedan ägna sig åt att bärga 27 överlevande ur vattnet. S7 befann sig redan djupt nere i havet och hörde bomberna detonera på betryggande avstånd.Så småningom vågade den sig uppåt igen. Genom periskopet såg Lisin vrakspillror och ett krigsfartyg av typ Jägaren på plats. Konvojen var utom synhåll. Den 12.7 och 14.7 företog S7 två misslyckade anfall mot konvojer utanför Häradsskär,utsattes för bombregn och befann sig i en svår situation. Stääld inför de påpassliga och aggresiva väktarna anhöll Lisin per radio att få skifta över till ett annat område.Den 18.7 anmodades han gå till Den Kurländska kusten och tvingade

LULEÅ 11.7.42

där den 27.7 efter torpedmiss med artilleri tyska ss Ellen Larsen att gå på grund på en sandbank.Den 307 sänkte han med 2 torpeder tyska ss Käthe på 1560 brton som bröts itu.Den 5.8 sänkte han med artilleri den finska ångaren Pohjanlahti på 682 brton på resa Riga-Mäntyluoto med potatislast. Befh och en eldare togs som krigsfångar ur en livbåt. Den 11.8 återkom S7 till sin bas Lavansaari.



LULEÅ 11.7.42

S7 sänkt den 16.10.42 av finsk ubåt.Lisin fånge.

D.Meister i " Seekrieg in Osteuropäischen Gewässern" och L Peillard i " Histoire Generale de la Guerre Sousmarine 1939-45" anger båda att det var ryska ubåten S7, Sergei Lisin, som sänkte Luleå. Den 16.10.42 löpte S7 åter ut men blev sänkt av finska ubåten "Vesihisi" och Lisin togs som krigsfånge (Se sid 13). Han frigavs efter finska kapitulationen -44 och blev efter sin återkomst utnämnd till "Sovjetunionens Hjälte."

Kompletterande uppgifter om sänkningen

Luleå gick som nr 13 i kolonnen (totalt 29 fartyg) med ssPolcirkeln närmast föröver. Torpeden som missade gick mellan Polcirkeln och Luleå,c:a 20 meter akter om Polcirkeln. (Se sid 9,13)
Telegrafisten Löfstedt satt i radiohytten vid explosionen efter vilken fartygets siren började tjuta. Han grep livbältet och sprang ut på undre bryggan där befh i viskand ton sade något om att "gå till båtarna", han föreföll omtöcknad och skadad. Löfstedt såg befh hoppa över relingen då vattnet kom strömmande in över däck.Själv fastnade Löfstedt uppe under övre bryggdäcket och minns inget förrän en vedettbåt tog upp honom.
Lotsen som siste man rusat ner från bryggan för att komma till akterflotten. Men vattnet forsade in överallt och han drogs ner då fartyget sjönk under honom. Sedan han kommit upp till ytan fått tag i en livboj. En matros,som hoppat överbord från båtdäck,hjälpte lotsen upp på en flotte.De såg båda svarvare Hallin,som just fått tag i ett levangskaft,plötsligt släppa skaftet och sjunka.Vattnet var rött av blod runt omkring honom. - Det enda elektrikern Hedlund fick med sig var pipan i ena byxfickan. - Ie maskinisten Dolwitz som på eget bevåg stoppade maskinerna vid explosionen hann klättra upp och komma ut pådäck midskepps där han direkt spolades överbord. -

Idö lotsbåt låg och sökte på platsen till kl 19. 18 räddade följde med på 2 vedettbåtar till Oscarshamn. Lotsen satts över på Idö lotsbåt från A.The Jonasson som tog med 8 man till Kalmar.

Befh lik flöt iland den 12 december 1942

Befh Westins lik hittades den 12.12 42 av fiskare på ~~Tallskär~~ Tallskär utanför Västervik. Det var svårt söndersargat och identifierades först som lotsen Albert Sjösten,Oxelösund, som omkom vid C.F.Liljevalchs sänkning. Den 19.12 kunde en kusin identifiera dem döde som kapten Westin från Luleå. Timmerman Krantz lik hittades av dykare i gången utanför hans hytt i samband med att alla hytter ombord genomsöktes. (Se sid 11)

Frågetecken kring sänkta ubåtar

Den av VB Snapphanen med säkerhet sänkta ubåten (Sid 12-13) undgick bevisligen detta öde,eftersom S7 återkom till sin bas och Sergei Lisin i okt 42

LULEÅ 11.7.42

kom i finsk fångenskap. (Sid 13,14,16) Djupet där S7 skulle ha sänkts av Snapphanen är inom ett relativt litet område mycket varierande och följaktligen svårt att undersöka. Genomsnittsdjup 60-70 meter.
En andra sänkning har bedömts möjlig då jagaren Stockholm den 12.7.42 utanför Västervik i grov sjö siktade ett periskop och anföll med sjunkbombsmattor. Då vid en gir två sjöar bröt över jagarens akterdäck kastades 59-årige rustmästaren Johan Oscar Krona,Karlskrona, mot en capstan och avled en timme senare av sina skador. Stockholm gick in till V-k. På den möjliga sänkningsplatsen obeerverades olja flyta upp i flera veckor framöver. DeÄven i slutet av juli kan ev en ubåt ha sänkts av en vedettbåt i samarbete med flyg eftersom olja flöt upp lång tid framöver på den plats där en ubåt attackerats. Den 22.8.42 meddelade Försvarsstaben: "Det är inte i något fall med säkerhet styrkt att främmande ubåtar sänkts av svenska örlogsfartyg.Vissa tecken tyda dock på att åtminstone i två fall så är förhållandet. Någon sänkt ubåt har emellertid inte ännu påträffats vid efterforskningarna, vilka alltjämt pågå. En pressuppgift,att manav kostnadsskäl inte skulle söka ta upp den eller de ubåtar som sänkts saknar varje grund." - Den 21.8 hade marinen låtit meddela att,som ett led i en effektivisering av ubåtsjakten på ostkusten , minor utlagts mellan Hävringe (12 km SO Oxelösund) och Kråkelund (25 km NO Oscarshamn) -Kvällspressen i Stockholm meddelade 8.9.42 att i en Amerikansk radiosändning nyligen uppgivits att en ubåt som sänkts inom svenskt vatten vid angrepp på sjöfarten i hemlighet bärgats av svenska marinen.
Ombord hittades liken av 36 tyska officerare och matroser samt tyska dokument. - CM avfärdade omgående denna historia som uppdiktad från början till slut ochattingen sänkt ubåt hittills påträffats. -
Den 11.9.54 uppgav Expressen att Marinen med största sannolikhet sänkt en rysk ubåt den 11.7.42 i samband med Luleås torpedering. "En formlig strid utkämpades med ubåten som ett slag visade tornet över ytan innan den försvann. I veckor efteråt steg olja upp ur djupet på denna plats och ekolodning gav senare utslag, men någon bestämd lokalisering av ubåtsvraket kunde inte ske då djupet var för stort för dykare att gå ner. En annan ubåt sänktes sannolikt senare 1942 vid Häradsskär och en torde ha sänkts i den svenska mineringen i Ålands hav." (Slut citat)
Om de ryska ubåtarna se i överigt Ada Gorthon 22.6, Margareta 9.7,Galeon i.7, Fortuna 4.7, Ulla 16.6 och C.F.Liljevalch 18.8. 42.

Luleås vrak

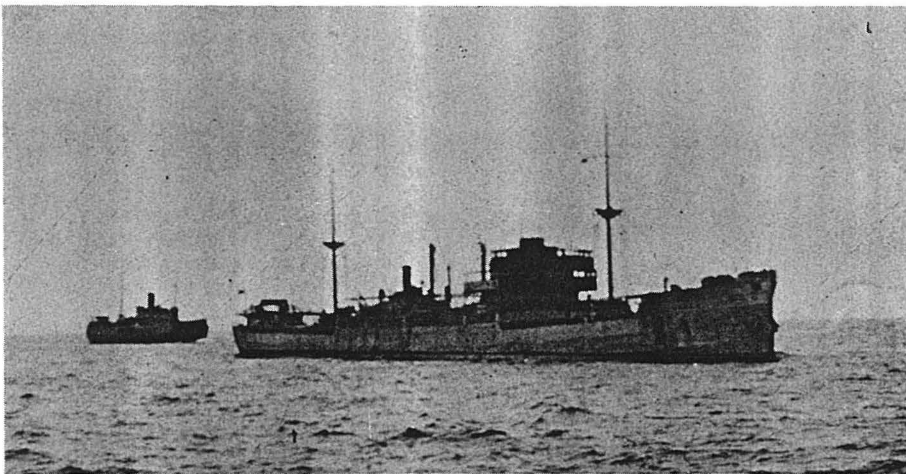
7.4.43 meddelade Östra Lotsdistriktet att en grönmålad vraklysboj med gränt blixtsken varannan sekund utlagts SSW Kungsgrund på N.57 39.03'-
-O 16 26'c:a 200 meter WtS Luleås vrak. Den indrogs i april 1946 samtidigt

LULEÅ 11.7.42

som vrakpricken flyttades 100m meter OtN vraket och försågs med 2 gröna flaggor.

Skelettfynd 1952 i vraket

I juli 1952 började AB Våring i Stockholm i samarbete med Alnwick Harmstorf Reederei-& Bergungs gesellschaft i Hamburg-Blankenese med det moderna bärgningsfartyget Kranich av Hamburg bärga skrot från Luleås vrak för vidare transport till mellansvenska järnbruk. Redan under den första veckans sprängningar i vraket hittades skelettdelar av 2 människor som man efter 10 år inte kunde identifiera. De som aldrig återfanns efter torpederingen var Ie styrman Hyllengren,Malmö , 44 år, 3e styrman Karl Runo Lindström,Sthlm, 27 år och stuert David Oscar Gustafsson, Enskede, 4? år. Skrotbärgningen fortsatte sommaren 53 . I sept 53 inledde AB Glücksmans Metallaffär i Göteborg process mot AB Väring aom anklagades för att ha bärgat 2 ångpannor ur vraket av tyska ss Baltenland av Gotenhamn utanför Västervik, ett vrak som Glücksman köpt för 3500 kr 1942. (Baltenland träffades kl 22 den 16.10.41 av en explosion 10' SO Idö Sångskär då hon var på resa till Bremen med trälast från Finland. Vraket flöt på lasten tills det strandade på Skarkskär Storgrund där det bröts itu och sjönk. De 22 ombv infördes till V-k av vedettbåtar och lotsbåt)





Dessa två bilder visar sänkningen av motorfartyget LULEÅ utanför Västervik. På den nedre bilden syns tydligt hur den efter LULEÅ kommande ångaren har girat för att undvika kollision.

LULEÅ 11.7.42

Historik

Motorfartyg på 5659 brton byggt 1922 vid Götaverken i Göteborg av stål. L. 120 B. 16,3 Tillhörigt Trafik AB Grängesberg-Oxelösund (E.Waldensträm) i Stockholm. 8855 dw. Closed shelterdäckstyp med kryssarakter. 2 st 6-cyl 4-takts enkelv. Götaverkens B&W-motorer på 2800 ihkr. Sjösatt 17.6 och lev. 23.9 22, samma dag som Luossa sjösattes. Luleå/Luossa var i stort sett systerfartyg till Laponia/Stråssa men med något lägre back. 5 luckor varav nr 3 mellan brygg-och båtdäckshusen. Till lucka 3 ett par bompålar, till övriga luckor 2 master. En del kollisioner under årens lopp: 1927 med ss Queens Country, 1928 med ss Desi, 1933 med amerikanska ss Melrose, 1934 med norska ms Steinstad, 1937 med ryska Utoraya Pyatiletka. 18.7.41 på resa Luleå-Emden med malmlast grundstötte Luleå 1,3′OSO Rönnskärs fyr, 5 minuter efter det lotsen lämnat, men tog sigflott utan assistans och gick tillbaka till Luleå för prov. tätning. Läck i förpiken och tank 1-4. Rep i Gtbg efter fullbordad resa.

No. ....

KVITTENS

Av Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund

emottagit à conto med anledning av styrman Hyllengrens förolyckande vid m.s. "Luleås" torpedering den 11/7 1942

Kronor Ettusen --

som härmed kvitteras.

Limhamn den 24.7 1942

Kr. 1.000:--

Elsa Hyllengren

Form. K. 20. 10.000. VI. 42.

LULEÅ 11.7.42

Malmö i juli 19

Härmed beder un[illegible]
om ett intyg att jag har
förlorat mina kläder vid
torpederingen av m/f Le[illegible]
Jag måste ha ett sådant
intyg från rederikontoret
för att få extra klädko[illegible]
sänder härmed en förtec[illegible]
över vad jag förlorade

Högaktningsfu[illegible]
Ivar [illegible]
2dre motorm.
Viktoriagat. 10
Malmö

1 st kostym	150.-
1 " sommaröverrock	75.-
2 " filtar	20.-
2 " lakan	15.-
2 " örngatt	10.-
3 par skor	60.-
2 st. resväskor	20.
6 par underkläder	50.-
6 " strumpor	30
4 ställ arbetskläder	50.-
3 st. stärkskjortor	30.-
5 " arbets " "	30.-
3 " sportmössor	10.-
2 " hattar	20.
plånböcker och rakdon	[illegible]
2 st pyjamas	25
	625.-

CONSUL BRATT 17.7.42

SKAKAD AV MINEXPLOSION I ROTTERDAMKONVOJ DÅ SPERRBRECHER UTLÖSTE MINAN?

Journalutdrag

Fre 10.7.42 kl 00.10 avgått Gävle destinerad till Rotterdam med järnmalm. Djupg F 15′0′′ - A 15′8 ′′

Tors 16.7 09.20 lämnat lotsen vid Elbe II fyrskepp och fortsatt i konvoj under ledning av tysk ledsagarofficer.

Fre 17.7 kl 00.52 å lat. N 53 39′- long O. 5 20′skakades fartyget av en kraftig minexplosion i närheten,Maskin stoppades och rännstenar och tankar pejlades. Fortsatt resan kl 01 och pejlat varje timme men inget läckage förmärktes. Kl 18 anlänt Rotterdam och förtöjt i bojar i Waalhaven. Djupg F 14′8′′- A 15′1′′

Lör 18.7 kl 11.30 all last utlossad.Anmält explosionen till assuransens ombud som kom ombord kl 13 och undersökte fartyget från utsidan och pejlade runt.

Mån 20.7 kl 10.30 Llloyds surveyor samt Kriegsmarines expert varit ombord och inspekterat maskinen. Inga skador märkts vid rundkörning. Erhållit sjöbärdighetsbevis.

S.Hällbäck
1e styrman

Rotterdam 20.7.42
Osborne Aspenberg
Befh

Brev från Begeitofficer leutn,z. See H.Mohr,till Befh

Rotterdam 18.7.42: " Wie ich nun erfahren habe, ist die erschütterung des Schiffes durch hochgehen einer vom Sperrbrecher ausgelösten Mine hervorgerufen. Die Mine ist an BB-seite vom Sperrbrecher,also in der nähe von "Consul Bratt" explodiert. Ich glaube aber jetzt nicht mehr dass das Schiff schaden genommen hat, so dass sich nach meiner meinung eine Bodenuntersuchung erübrigt.

Mit gruss
H.Mohr.

Norske Veritas surveyor,C.H.Bourge,besiktigat 18 & 20.7

After discharging wascompleted,holds examined and double bottom tanks sounded ,bu t no signs of damage were found. Machinery examined under full working condition and found in good order.

Ch.Lübcke,appointed by der Hafenkommandant von Rotterdam och J.H.Meyer & de Jong besiktigat 18 och 20.7 : inga skador.

Consul Bratt intagit kollast till Sverige.

SKN 15.4.44 ersatt rederiets besiktningskostnad med 469:69

Data

Lastångare på 1162 brton byggd 1913 i Trondheim av stål. 600 ihkr L.68,6 B .11 TillhörigÅngfAB Adolf (G.A.Bratt) i Göteborg Ingen historik.

Se 28.5.42 koll.Wasaborg /Minskakning 4.5.41

ABISKO 26.7.42

2 SVENSKA MALMFARTYG - ABISKO OCH JOHN - SKAKADE AV MINA I ROTTERDAMKONVO

Journalutdrag

Lör 25.7.42 kl 18.30 avgått från Borkum redd i tysk konvoj under ledning av begleitofficer med full last av järnmalm till Rotterdam från Luleå.

Sön 26.7 kl 02.45 inträffade en våldsam minexplosion c:a 200 meter tvärs om STB och ett kraftigt vattenuppkast observerades.Fartyget sattes i våldsam skakning,.Efter undersökning av fartyget förmärktes att ångsotningsröret och vattenröret mellan maskinpumparna och sanitetstanken sprungit läck.Dessutom blev ett ångrör till fördäckswinscharna läck.I övrigt har inga andra skador kunnat observeras,ehuru det inte är omöjligt attnågot rör i rännstenarena eller bottentankarna skadats. Resan fortsatta utan anmärkning till kl 18 då ffartyget förtöjde i bojar i Waalhaven i Rotterdam.

Ombord 27.7.42

Torsten Alm — 1e styrman
W.Persson — 2e styrman
R.Åhgren — Befh

(Vid samma tillfälle skakades ss John av Råå av minexplosionen Se John 26.7.42)

Reparation

D.van der Wetering,Engineer,Boilermaker & Shiprepairer,Rotterdam reparerat bräckor på 5 rörledningar för FL 287:-

Assurans

SKN 28.5.43 ersatt rederiet med 869:33

Se Abisko 9.11.42 m/t-torpederad
-"- 11.4.43 Sjunkit efter minsprängning.

JOHN 26.7.42

2 SVENSKA MALMFARTYG - JOHN & ABISKO - SKAKADE AV MINEXPLOSION I KONVOJ.

Journalutdrag

Tis 17.7.42 kl 21.40 avgått Luleå med malmlast till Holtenau för order.
Tors 16.7 kl 18.40 förtöjt i Holtenau sluss.Erhållit order fortsätta i konvoj till Rotterdam.
Mån 20.7 05.05 fått eskortofficer och signalmatros ombord vid Cuxhaven. Gått efter eskortofficers anvisningar i konvoj.Ankrat vid Borkum 20.30
Lör 25.7 kl 18.30 lättat ankar och fortsatt i konvoj.
Sön 26.7 kl 01.45 e xploderade en magnetmina c:a 50 meter akteröver.Akterskeppet lyftes betydligt och fartyget skakades våldsamt.Roder och rorledning undersökts men inga skador kunnat förmärkas. Samtliga tankar och rännstenar pejlats med olika tidsmellanrum.Inget läckage förmärkts. Kl 18.30 anlänt och förtöjt Waalhaven,Rotterdam.
~~Sön 2.8~~
Sön 2.8 kl 13 avgått Rotterdam. Kl 21.15 exploderade en mina c:a 300 meter förut.Häftig skakning i hela fartyget. Inget läckage vid pejling av alla tankar o rännstenar.
Ons 5.8 Anlänt till MalmöNyhamn och förtöjt för lossning av kokslast.

Assar Hansson Elvin Fogelberg Malmö 12.8.42
1e styrman 2e styrman Nils J.Marthins
Befh

Besiktningsinstrument

Anlämt till Hälsingborgs varv 14.8.42,indockats samma dag,utdockats 21.8 då haverireparationen var avslutad och avgick från varvet.
Bordläggningen om BB: 1 plåt förnyats i F-stråket,1 i D-stråket,1 riktats i E-stråket. 4 spant riktats. Kapat & tillsvetsat C-stråk nr 19
Rodret lyft för besiktning. 2 pockenholzbussningar förnyats.
Styrledningen öppnats för besiktning.
Akterpiktanken provtryckts. Kostnad: 5428:-
Samtidigt rep. isskador från jan-febr 42 för 12147:-

Assurans

SKN 19.12 42 till rederiet 5723:33 samt 30:- till SÅAF för besiktning.

DATA

Lastångare på 3148 brton byggd 1918 vid Blyth Drydock CO i Blyth av stål (Ex Danybryn,Sheaf Lance) L.101 B 14 Tillhörig A.Th.Jonasson i Råå
Inköpt från England 1937 som Danybryn. 1918-36 Sheaf Lance.

17.11.42 flygattack
25.3.43 Minskakning
29.7.44 Bombskadad

GG 79 VINGA-DROTT 29.7.42

MINEXPLOSION I TRÅLEN 1-5 SJÖMIL VÄSTER OM STORA PÖLSAN.

Brev till SKN

Vi få härmed meddela att vi under trålfiske den 29.7.42 på grund av dålig sikt och strömsättning råkade komma in i minbältet som ligger 15 sjömil W. Stora Pölsan. När vi höll på att släpa vår trrål fastnadex den i något föremål, varför vi började taga in densamma.När vi tagit in en del av wiren exploderade minan.Explosionen blev så våldsam att motorn stannade och bränsletankarna i motorrummet sprang sönder. Vi förlorade redskap till ett värde enligt vidfogade räkning.

Högaktningsfullt
John Kristiansson
Skeppare

Två på en gång närvarande vid olyckstullfället.
Sigfrid Gustavsson Karl Erik Backman

Räkningar

J.W.Bergs Varv på Hälsö den 1.8.42	1 st 3-fats tank till tjära 205:-
Hälsö Strandkassa 29.7.42	1 fat tjärolja 144:95
Hälsö Strandkassa 1.8.42	1 st sveptrål komplett med sillnät och lyft. 1 ställ bogträn.1 ställ Jenor wire,78 kg Manilla, 8 st shcakelse, 1 docka mäling 1557:10

Assurans

SKN 10.8.42 betalat 1204:70 (1/3-del avdrag)
Vinga-Drott var assurerad för 13000:- plus 2000:- fär redskap.

data.

Motorfiskebåt från Hälsö. (Ex Svea) 30 brton, byggd 1916 vid Ängholmens varv av ek/furu. L 13,9 B. 5,7 96 hkr motor. Jaktriggad. Ägd och förd av skeppare John Arvid Kristiansson.

SIGYN 31.7.42

FÖNSTERRUTOR KROSSADE VID TIMSLÅNGT FLYGANFALL MOT ROTTERDAMKONVOJ.

Journalutdrag.

Ons 22.7.42 kl 11.40 avgått Luleå destinerad till Rotterdam med malmlast.
Ons 29.7 16.45 ankrat vid Altenbruch i väntan på konvoj.
Tors 30.7 05.45 fortsatt under eskort och underledning av Begleitungsofficer.
Kl 19.18 strax utanför Borkum skakades fartyget våldsamt av en kraftig detonation.Antagligen var det en mina som exploderade i fartygets närhet. Inget läckage vid pejling.
~~Kraxxxxx~~
Fre 31.7 0130 anfölls konvojen av flygplan som fällde ett 30-tal bomber mot fartyget.En stor del av bomberna exploderade strax intill Sigyn som vid varje tillfälle skakade våldsamt. Ett antal försnterglas å bryggorna sprungo sönder. Anfallet varade c:a en timme. Inga skador kunde förmärkas vid undersökning.

Rotterdam 3.8.42
Arthur Möller
Befh

John Ingvarsson, 1e styrman
K.Wickberg, 2e styrman

Report of Survey

J.H.Meyer & J.de Jong inspekterat ombord 3.8 i Waalhaven,Rotterdam.
6 Windows were broken on the bridge and upper bridge .
Fönstren kostat Fl 90 att färnya.
M.E.S.Kabeln ,som satts ur funktion,reparerats för FL 268:-

Rep utförts av D.van de Wetering,Shiprepairers, West-Zee Dijk.
Totalkostnad inkl transport av folk & materiel FL 382:-
SKN ersatt 9.11.42 med 888:42 kr

Historik

Sigyn minsprängdes och sjönk den 9.8.42.
Se även minskakning 1.7.42.

BIFROST 31.7-14.8.42

ELVA FARTYG AV 36 TORPEDERADE I BIFROSTS KONVOJ SC-94 SYDNEY -U.K.

Kapten Ågrens erinringar 1946

Ett axplock ur minnet:

Fre 31.7.42 avgått från Sydney,Cape Breton i konvoj destinerad till U.K.

Fre 14.8 kl 00.40 anlänt till Bangor Bay utanför Belfast.

"Den resan var säkert en av de mest kostsamma i fartyg som de allierade fick vidkännas under kriget. 28 fartyg anträdde resan från Sydney, endast 12 kom fram. Dessutom gick en del av eskortfartygen förlorade. Tyskarnas underrättelseväsen har ju varit känt att ej vara särdeles dåligt. Att en del fransk-kanadensare ej är eller varit särdeles gynnsamt inställda mot Britterna är även känt. Antagligen var avgången och kurserna kända i god tid av tyskarna så att ubåtarna kunde företaga grundliga förberedelser. Ty ubåtarna lågo i håll här och där som ett pack hundar. Visade sig aldrig. Ej ett skott blev lossat från konvojens sida. Men upp gick det ena fartyget efter det andra. Plockades bort,så att säga. Ett fartyg på 8-10.000 ton lastat med ammunition sprängdes av en torped c:a 2 sjömil från Bifrost. Att beskriva synen när det gick,eller vibrationen vi erforo, går ej. Det sprängda fartyget blev ett enda eldhav och Bifrost skakade som ett asplöv i hård vind. Jag gav order "Var klara vid livbåtarna!" Förmasten fick en knäck vid detta tillfälle och även andra skador uppstod vid omskakningen vid ammunitionsbåtens sprängning. ss Bifrost,Yxpila 12.11 45

Henrik Ågren

Befh

(Från Besiktningsprotokoll 1946)

BESIKTNINGSINSTRUMENT

Ingeniör Sten Haeger 4.5.46 vid Lindholmen ff.

"Under trafik utanför spärren utsatts för svåra och påfrestande krigshändelser varvid fartyget varit nära att totalförstöras." (Se 22.11.40 & ovan)

Bordläggningen: Ett stort antal plåtar riktas/förnyas.
33 spant STB, 35 om BB riktas,7 spant BB losstagas & riktas.
497 naglar omnitas.

Skador på däck: 14 nya fönsterventiler insättas,6 ventilglas förnyas,en stormport förnyas, skador repareras på däck, styrmaskin, förstäv, brädgångar, propellerhylsbox, garnering, cement etc

Maskin: Skador av skakningar vid bombanfall och sjunkbombsexplosiiner.
27 tuber förnyas i kondensorn,1350 skruvglandrar förnyas etc

Kostnad 127.744:- kr

Bifrost låg vid Lindholmens varv 26.3.46 -23.8.46 inklusive klassningsarbeten för 600.000:- och utrustning med magnetmineslinga för 35000:-
SKN ersatt SÅAF med 128.180:51 den 20.12 46

BIFROST 31.7.42 ff

HUR DET VAR:

Bifrost gick i långsamma konvojen SC 94 (7½ knop) om 36 fartyg med eskort av 5 korvetter och en jagare som avgick från Sydney,C.B. den 31.7.42 Vid kursändring i tät tjocka 3.8 hörde 6 fartyg på BB sida inte siren-signalen från commodorens fartyg och blev därför med 2 korvetter skilda från huvudkonvojen.Detta upptäcktes först den 5.8 då tjockan lättade. H.M.S Assiniboine sänts iväg med uppdrag att föra de 6 fartygen tillbaka till konvojen men innan detta lyckats blev 1 av dem torpederat av U-593, Kelbling,den 5.8 kl 18.49 (tysk tid). Det var ss Spar av Rotterdam 3616 brton byggt 1924 i Krimpen,Holland, av de 39 ombv dödaes 3 man i maskin. Spar var på resa Kingston-London med 4900 ton styckegods,bl.a bilar, tobak,timmer och socker. Positionen var N 52 03'- W 43 39'. U-454 blev skadad av sjunkbomber och avvek.Vid middagstid 6.8 tvingade Assiboine med sjunkbomber upp U-220 som sänktes genom rammning.22 överkevande togs upp Assiboine måste återgå till Sydney och kvar som eskort var 5 korvetter. Flera ubåtar siktats i ytläge och angripits med sjunkbomber som skadade U-595 och U-597. Fredag 7.8 förflöt utan anfall mot konvojen men nervpå-frestningen var stor på konvojfartygen som gick på sicksackkurser.Lördag 8.8 var en lugn sommardag med lätt disig horisont.Plötsligt på förmidd-agen skakades konvojen av en torpedexplosion,inom loppet av 3 minuter följd av ytterligare 4 explosioner. 5 fartyg hade torpederats inklusive commodorens ledarfartyg ss Trehata på 4817 brton B-28 som med last av 3000 ton stål, 1000 ton konserver och 3000 ton ost, späck och styckegods gick ner mycket hastigt.Av de 55 ombv följde 31 med i djupet. SS Kelso av Hull på 3956 brton Byggd -24,tillhörig EllermanLine, med bl.a 2000 ton ammunition i lasten flög i luften med alla 45 ombv. Matson Lines i San Francisco ss Kaimoku på 6367 brton Byggd 1919 med last av stål och ammuniton från Baltimore exploderade också i ett gigantiskt sprängmoln med hela sin besättning 50 man inkl 14 gunners. Grekiska Mount Kassion på 7914 ton på resa Montreal-Cardiff med 9700 ton styckegods kunde över-ges av 52 crew och 2 passagerare i båtarna och ss Anneberg på 1237 brton Byggd 1902 med massalast höll sig flytande men sänktes senare av ett esakortfartyg. Plötsligheten i anfallet skapade panikstämning i konvojen. 3 fartyg stoppade maskinerna och deras besättningar gick hals över huvud i livbåtarna. Den brittiska kanonbetjäningen på ett holländska fartyg hoppade överbord med flytvästar på. Under någon timme rådde total för-virring. Eskortfartygen måste inrikta sig på att bärga överlevande och att försöka förmå andra livbåtsbesättningar att återvända till sina far-tyg. Den färgade besättningen på ssRadchurch på 3547 brton Byggd 1910 vägrade kategoriskt och Radchurch sänktes 9.8 av U-176 drivande utan

BIFROST 31.7.42 ff

besättning med livbåtstaljorna släpande i vattnet.U-176 Dierksen rapporterade sig ha sänkt ett skadat fartyg men Radchurch var som sagt övergiven. Hon sänktes på c:a lat N 56 15′- W 32 00′. De seriesänkta 5 fartygen gick ner pm N. 56 30′′- W 32 14′. U-176 sänkte med 3 dubbelskott Trehata,Kelso och Mount Kassion. U-379 Kettner träffade Kaimoku och Anneberg. Konvojen fick söndag 9.8 flygskydd och förstärkt eskort och U-379 sänktes med sjunkbomber. Inga överlevande. Måndag 10.8 kl 10.20 torpederades i snabb följd ytterligare 4 fartyg. Det var grekiska ss Condylis av Andros på 4439 brton byggd 1914 med last av 6924 ton spannmål och lastbilar.26 av de 35 ombv lyckades rädda sig i båtarna. ss Oregon av London på 6008 brton B. -20 med last av 8017 ton stål och livsmedel höll sin flytande men 11 av de 42 ombv dödades. Hon fick dödsstöten ett par timmar senare av U- 438,Franzius. Empire Reindeer av Glasgow på 6080 brton byggd -20 med full last av 5950 ton krigsmateriel kunde överges av alla de 64 ombv, inkl 8 kanonbetjäning, utan förluster i liv. Ävenfrån ss Cape Race av Glasgow på 3807 brt. byggd 1930 räddade sig de 63 ombv. Hon hade last av trävaror och 1040 ton stål. Det var U-660 Baur som sänkte 3 av dessa fartyg,möjligen alla 4. Det är inte klarlagt ifråga om Condylis om det var en torped från U-438 Farnzius som träffade henne även första gången. några ytterligare anfall följde inte mot SC 94. 11 fartyg av 36 sänktes,inte 16 av 28 som kapten Ågren erinrat sig.2 ubåtar sänktes ,3 skadades. Inga eskortfartyg gick förlorade.

(Se,Donald MacIntyre :The battle of the Atlantik & Rohwer,Chronik des Seekrieges.)

Bifrosts historik se Bifrost 22.11.40

A.TH.JONASSON 4.8.42

GRUNDKÄNNING UNDER GÅNG I SVENSK KONVOJ PÅ GRUND AV RYSKA UBÅTSFARAN.

Rapport

Avgick Gotenhafen lör 1.8.42 destinerad till Rönnskär,Rumslast 2800 ton kol Djupg F 18′6″ - A 18′4″ 21 ombv. .
Grundkänning tis 4.8 kl 23.10 vid Vikstens östra sida,norr om Landsort. Vind NO 5-3, Duggregn, mulen luft.Befh och utkik på bryggan.Ingen lots. Sista ortsbestämning före grundkänningen:passerat Bredgrundsbojen. Magn.kurs er därifrån NO 5/8 O,distans därifrån 4′. Grundkänning med 9 knop,bottenskador i förpik och tank 1. Flott omedelbart för egen maskin. Kompasserna justareda i Hälsingborg 29.5.42. Sjökrt nr 29,rättat till 1.5.42.

================

Under gång i eskort från Furö till Hävringe gick fartyget som nr 1 i kolonn nr 3. Sedan de två andra ledarefartygen gått in vid Hävringe,tillfrågades av den eskorterande jagaren om lots fanns ombord,vilket besavardes nekande. Likväl beordrades vi,såsom ledare för hela den återstående eskorten,som fortsatte till Landsort. I god tid började vi på vanligt sätt morsera efter lots men erhöll inget svar.Då kom en av de eskaorerande minsveparna upp om STB och morserade att lots erhölles först vid Röko,varefter minsvepare girade för om oss och fortsatte in förbi Landsort mot Viksten.Vi uppfattade minsveparens meddelande och manöver såsom en order att eskorten skulle följa efter densamma, och vistyrde efter dess akterlanterna,så som brukar ske. Eskortfartygets fart hölls emellertid högre än de eskorterade fartygens och kunde därför inte utgöra någon verklig ledning i lots ställe under den fortsatta resan. Sikten var delvis dålig ochnågot specialkort överdenna led fanns eh ombord,därför att vi alltid tidigare brukat anlita lots.Härigenom kom vi för nära Vikstens sydöstra udde och grunfkänning inträffade. Givetvis följdes navigeringen med yttersta noggrannhet och upptäcktes också omedelbart före grundkänningen att fartyget syntes komma väl nära BB-landet, till vilket det i mörkret och det starkt bländande ljuset från fyren var svårt att bestömma det rätta avståndet. Order gavs om hård STB-gir,men just som fartygetbörjat giren stötte hon på. Omedelbart därefter kom hon flott och då syntes eskortfartygets lanterna försvinna bakom Måsknuf. För att under STB-giren undvika kollision med efterföljande fartyg i eskorten stoppades maskinen och avgavs reglementeenliga signaler i ångvisslan.Därefter fortsattes resan till Röko där lots erhölls.I Röko upplystes om att det var på order från CM som lotsuppassningen vid Landsort indragits och förflyttats till Röko.

Stockholm 8.8.42

Alf Jonasson

Befh

A.TH.JONASSON 4.8.42

Journalutdrag.

Lör 1.8 kl 11.35 avgått Gotenhafen med lots ombord.

Tis 4.8 vid passerandet av Hävringe gjordes förfrågan av eskortfartyget om lots fanns ombord.Frågan besvarades med nej. Trots detta beordrades fartyget att hissa ledarsignal. Kl 22.40 kallat på lots upprepade gånger vid Landsort.Vid Landsorts Bredgrund morserade marinens följebåt att lots bordade vid Röko,varefter följebåten gick före A.Th.Jonasson. I den tron att följebåten skulle leda fartyget, styrdes efter denna.Avståndet vid passerandet av Viksten var svårt att bedöma på grund av mörkret och fyrens bländande sken.Kl 23.10 haft bottenkänning vid Viksten. Pejlat runt xxä rännstenar och tankar. Fartyget läck i förpiken och tank nr 1.Även ngt läckage i 2ans tankar samt i BB förliga rännstenar.

Ons 5.8 kl 00.10 fått lots vid Röko. Kl 02 ankrat vid Dalarö. STB + 30 famnat i vattnet. Kl 12 fått order iggå till Stockholm för lossning. Lots 12.30.Lättat och fortsatt. Djupg F 20′ 7″- A 17′ 11″ .Fått hamnlots ombord 18.05. Kl 19.15 förtöjt i Gasverkshamnen. Stockholm 8.8.42

Befh

Maskindagboken

Tis 4.8 FF 22.01, halv fart 22.10, FF 22.30,stopp 23.10,halv fart,kl 23.14 FF, grundkänning, sakta fart 23.58,stopp 23.59.23.40 pejlat tankarna. Läns utom Ian.

Ons 5.8 FF 00.15,sakta 01.38 etc fram till ankrat och väl kl 02. 00.30 pejlat.1ans tankar & förpiken fulla. Kl 03 tank 2 BB 4½″,STB 5″

K Kl 11 2ans STB 6′′, BB 7″ . 2ans tankar och BB förliga rännstenar läcker något. Lättat och fortsatt resan kl 12.36. Ankrat 17.30 eft var.manövrer

---

Crew list saknas

Befh John Sigvard Alf Jonasson, Långgatan 4, Råå, f-02 (29.5.42)
2e styrman Rolf Harald Damm, 4.8.18 (30.5.42)
1e maskinist Ture Birger Eklund, 28.4.03 (30.5.42)
Matros Karl Otto Edvard Emanuel Wijkmark, 22.5.15 (1.8.42)
Matros Karl Yngve Karlsson, 24.12 15 (21.7.42)

SJÖFÖRKLARING I Stockholm 10.8.42 kl 14.30

Sakkunniga:Anders Edgren & Ernst Perno: Frågat:

1) Erhöllsx ingen ledning vid avståndsbedömningen genom Skrapans fyr?
2) Syntes Måsknufs fyr vid passerandet av Viksten?
3) Av vad anledning saknades det kort över Stockholm skärgård?

Utöver de kallade vittnena lät icke någon sig avhöra.

Befh Jonasson: Fyrarna Viksten och Skrapan var tända vid grundkännings tillfället.Ombord funnit ett överseglingskort omfattande hela Stockholms skärgård men inte ngt specialkort över farleden eftersom befh räknat med

A.TH.JONASSON 4.8.42

att få lots vid Landsort. Befh hade inte vid något tillfälle tidigare gått i farleden öster om Viksten vid resa nordvart. Han hade alltid tidigare gått i den västliga leden såväl på dagen som om natten och alltid med lots ombord. Anledningen till att fartyget denna gång togs öster om Viksten vore att befh ansett sig böra följa den eskorterande minsveparen som valt sagda kurs. Han hade inte velat ankra på grund av de risker som under för handen varande omständigheter varit förbundna med sådan åtgärd. Fartygets skador ännu ej värderade.

2e styrman Damm: Haft vakten sedan 18.30 och hade strax före grundkänningen gått in i karthytten för att studera sjökortet,ett överseglingskort i skalan 1: 200.000. Det hade varit svårt att se hur nära fartyget kommit Vikstenslandet vid fyren på grund av fyrens bländande blixtkaraktär. Någon ledning för avståndsbedömning hade inte erhållits genom Skrapans fy

Maskinist Eklund;Haft vakten i maskin.

Matros Karlsson: Stått till rors sedan 5 minuter före grundkänningen. Av företrädaren Wijkmark hade han fått orderatt styra efter framförgående minsvepare,vilket han gjort. Från styrhytten hade det varit svårt att se hur nära fartyget kommit Vikstenslandet.

Matros Wijkmark: Avlösta vid rodret kl 23.05 av Karlsson. Av Damm haft order styra efter minsveparen. Han hade efter avlösningen gått ner för att hämta en oljerock och var på väg upp igen då grundkänningen inträffade. Ej kunna bedöma avståndet till land.

OBS. A.Th Jonasson SAKNAS på KK Fc III, vol 14.
Kan ha ingått i saknade mappen KK vol 29.

SKNEIII 239

P.M.

Angående A.Th.Jonassons haveri.

.... I god tid utanför Landsort började "A.Th.J" signalera efter lots, dock utan att få svar. Däremot svängde en av de eskorterande minsveparna upp långs sidan av fartyget och morsedade att lots erhölles vid Rökp. Därefter girade minsveparen för om A.Th.J och fortsatte in förbi Landsort mot Viksten. I den naturliga tron att genom denna åtgärd vara ålagd att fortsättningsvis tjänstöfra som ledande fartyg, styrde A.Th.J. ,såsom brukar ske,efter minsveparens akter lanterna under iakttagande av noggrann,självständig navigering,men med den ej heller onaturliga tanken att minseparen, med vetskap om att A.Th.J ej hade lots ombord,åtminstone skulle vägleda eskorten genom att hålla samma fart som denna,vilket emellertid inte skedde. Kort tid dessförinnan,medan A.Th.J ännu befann sig på resa, hade nämligen en ny eskorteringsplan fastställts av CM och trätt i kraft. Enligt denna hade lotsuppassningen vid Landsort indragits och förflyttats till Röko.

A.TH.JONASSON 4.8.42

av den anledningen att marinmyndigheterna icke önskade en anhopning av fartyg i det relativt öppna vattnet vid Landsort,därför att fartygen då utsattes för stor risk, enär de kunde utgöra en god måltavla för ryska ubåtar,vilka operera i dessa farvatten. Någon möjlighet att ta del av den. nya eskorteringsplanens bestämmelser hade A.Th.Jonasson inte haft under den pågående resan. Det har visserligen av de marina myndigheterna upplysts att upplösningen av eskorterna plägade tillgå på såsätt att det eskorterande fartyget signalerade till eskorten:"Eskorten upphör! Jag önskar Eder en angenäm resa." Enligt befh. på A.ThJ. hade emellertid så icke skett och det måste därför anses ursäktligt att ATHJ vilseleddes av den uteblivna signalen och var i god tro när hon utgick ifrån att hon hade skyldighet att fortsätta till Röko, trots att hon annars inte skulle ha gjort så eftersom hon inte hade lots ombord. De marina myndigheterna ha upplyst,att om handelsfartyg utan bärande skäl, varmed åsyftas osäkerhet om navigeringen,nekar att tjänstgöra som ledare, skulle detta sannolikt uppfattas som ett illojalt förfarande,resulterande i en anmälantill CM. Det har vidare upplysts att, ehuru ingen absolut skyldighet förelegat för handelsfartyget att efterkomma örlogsfartygets anmodan att tjänstgöra som ledare,/respektive att fortsätta resan från Landsort in mot Röko/, så förelåg likväl en moralisk skyldighet. -Det kan visserligen nu sägas,att den omständigheten att det eskorterande fartyget efter passerandet av Landsort avlägsnade sig från eskorten,borde ha klargjort för A.ThJ. att eskorten därmed var upplöst. Men det blev ju inte klart för A.ThJ att eskortfartyget satte upp högre fart,förrän färden mot Röko från Landsort pågått en stund,och då kunde ett återvändande eller en uppankring inte komma ifråga. Under denna del av resan fick ATHJ grundkänning vid Vikstens fyr och de av civilassuransen betalda skadorna belöpa sig till c:a 150.000 kronor.

Även om det inträffade till större deken möjligen får anses vara ett civilhaveri,synes likväl följande omständigheter böra föranleda att SKN inträder till en del,nämligen:

1) Den av de speciella krigsförhållandena i Östersjön föranledda nya eskorteringsplanen,som A.Th.Jonassson icke kunnat eller bort kunna få kännedom om.
2) De uteblivna signalerna från eskortfartyget att eskorten upplöstes vid Landsort. / Det är f.ö enligt undertecknads mening icke klart att eskorten verkligen upplöstes där i detta fall,även om så skett enligt tidigare eskorteringsplaner,då lotsuppassningen vid Landsort var bibehållen/
3) Den omständigheten,att A.Th.J lojalt ställde sig det eskorterande fartygets anmodan till efterrättelse att tjänstgöra såsom ledare och även fortsätta resan innanför Landsort,ehure så icke hade skett under normala förhållanden,bör icke föranleda att därunder inträffade,av krigsförhållandena indirekt förorsakade skador icke skola åtminstone till en del er-

A,TH.JONASSON 4.8.42

sättas under krigsförsäkringen ,så mycket hellre som någon försummelse ifråga om navigeringen icke kunnat läggas befh till last.

4) De marina myndigheterna ha framfört sitt beklagande av de missförstånd ombord på A.Th.Jonasson som tydligen kunna ha varit bidragande orsak till den inträffade grundkänningen ,vari ligger ett medgivande att missförståndet under de speciella förhållandena i detta fall få anses ursäktliga ,så mycket hellre som underlåtenhet att genom vanliga signaler klargöra läget måste anses föreligga från det eskorterande fartygets sida.

Stockholm 31.8.43
Direktör Johan Amnéus
Försäkrings AB Heimdall

==

Brev ,Sthlm 6.5.43,Heimdall till SKN.

Haveri nr 117/42 -ss A.Th Jonasson 5.8.42.

Härmed överlämna vi ett sjöförklaringprotokoll samt de handlingar som tjänat till underlag för uppgörelsen med rederiet i oavn rubricerade angelägenhet,och utbedja oss benäget yttrande,huruvida ni påtaga Eder betalningsskyldighet. Såsom framgår ha vi utbetalat sammanlagt kronor 154.560:34 ,vartill, om fallet bedömes såsom drabbande krigsförsäkringen, skulle komma ränta på utlagda medel samt skälig ersättning för vårt arbete med haveriets skötsel. Såsom framgår av sjöförklaringsprotokollet har A.Th.Jonasson ,trots påpekande att lots ej fanns ombord, av vederbörande marinbefäl beordrats taga ledningen för den konvoj fartyget tillhörde. I detta tvångsläge synes det mycket naturligt att fartyget sedermera slog in på den kurs som den eskorterande minsveparen följde efter det den passerat förbi A,Th.Jonasson, och den omständigheten att så skedde medförde uppenbarligen grundkänningen. I verkligheten torde det alltså förhålla sig så att A,Th.Jonasson letts på grund av fartyg tillhörande marinen och alltså utsatts för en grundkänning som under fredsförhållanden inte skulle ha ägt rum. Starka skäl synes oss därför tala för att krigsförsäkringen bör påtaga sig betalningsskyldigheten.

J.Amnéus

Svar från SKN 24.5.43

Haverifrågan har numera behandlats i Nämnden,varvid Nämnden emellertid förklarat sig icke villigatt ersätta någon del av kostnaderna i haveriet då detsamma av Nämnden betraktaa såsom helt fallande inom civilassuradörernas ersättningsområde..De till oss översända handlingarna återgår.

Ej krig definitivt

30.9.43 föredrogs haveriet åter i SKN och en utredning av Heimdall var föremål för behandling. (Troligen P.M. 31.8.43) Nämnden fann icke anledning att frångå sitt tidigare beslut men påpekade att det stod rederiet

A.TH.JONASSON 4.8.42

och Heimdall fritt att hänskjuta frågan till dispachörs prövning.

REPARATION

A.TH.JONASSON reparerades vid Finnboda varv och enligt anbud skulle reparationen på 30 arbetsdagar kosta 145.200:- kr. Totalt kostade haveriet Heimdall kr 154.560:34. SKN ersatte ingenting.

Chefen för Kustflottan till CM 12.8.43

Med anledning av CM remiss av försäkrings AB Heimdalls skrivelse av den 15 juli 1943,får jag härmed efter hörande av vederbörande chefer å eskort-fartygen ,med återställande av remisshandlingen ,vördsamt anföra följande: - Den tid som förflutit sedand ifrågavarande eskort utfördes, är så lång, att vederbörande chefer icke kunna erinra sig några speciella omständigheter i samband med eskorten,varför frågorna måste besvaras ur allmän synpunkt. - Grundläggande för ansvaret beträffande handelsfartygs navigering i samband med eskort är punkr d)bland de i eskorteringsplanen upptagna särskilda bestämmelserna,så lydande:" Eskorterande örlogsfartyg ansvara icke för navigeringen och taga endast befattning med sådana fartyg som anslutit sig till eskorten..." Någon annan ordning synes av rent praktiska skäl icke heller kunna ifrågasättas ,ty det är mycket svårt att utifrån så påverka ett fartygs navigering,då det framföres i farled, att det undgår navigatoriska farligheter. Härav framgår även att ett av de eskorterade handelsfartygen,allmänt sett, icke kan vara navigatoriskt ansvarigt för ett annat i eskorten ingående handelsfartyg. Ledaren i en eskort är att anse som rättningsfartyg och ansvarar för ein egen navigering,men endast härför. Det må geanst framhållas att genom att gå såsom ledare påtager sig handelsfartyget intet som helst rättsligt ansvar för övriga fartyg. Det må vidare konstateras att ett fartyg som tjänstgörs som ledare icke utsätter sig för för några större nautiska risker än om fartyget navigerat ensamt. Eskortplanen förutsätter icke den relation mellan örlogsfartygen och handelsfartygen att militära befallningar kunna givas från de förra till de senare. För att militär befallning skall kunna givas lärer det vara nödvändigt att dess mottagare är underkastad militär lydnadsplikt.Så var icke fallet ifråga om eskorterna och på intet ställe i eskortplanen talas om militära befallningar. Örlogsfartygen utfärda anmaningar eller anvisningar till handelsfartygen, och att dessa följas förlänar mening åt eskorten och handelsfartygets frivilliga anslutning till densamma. Av Heimdalls fråga nr 1 synes efter dessa tillrättalägganden kvarstå till besvarande följande;" Var handelsfartyget skyldigt att att efterkomma ordern.d.v.s var ordern att uppfatta såsom en ammodan eller anvisning i enlighet medeskortplanens bestämmelser? " Vid besvarandet av

A.TH.JONASSON 4.8.42

denna frågaär det av vikt att klarlägga ~~rörande~~ den påföljd som skulle ha drabbat handelsfartyget om det inte efterkommit anmaningen eller anvisningen. Om handelsfartyget icke efterkommit anmaningen eller anvisningen på grund av detsamma av osäkerhet ifråga om navigeringen icke ansett sig kunna tjänstgöra såsom ledare, och angivit detta förhållllande vid anmaningens mottagande,hade förvisso enda resultatet blivit att ett annat handelsfartyg utsetts till ledare ,och det först anmodade fartyget hade icke blivit utsatt för någon som helst påföljd. Om däremot handelsfartyget utan bärande skäl nekat att tjänstgöra som ledare, ,hade denna åtgärd sannolikt uppfattats som ett illojalt förfarande, resulterande i en anmälan till CM ,men rättslig påföljd för handelsfartyget lärer knappast kunna bli följden av en sådan anmälan. Av det sagda drager jag den slutsatsen att ingen absolut skyldighet förelegat för handelsfartyget att efterkomm örlogsfartygets anmodan till detsamma att tjänstgöra som ledare, men att det väl haft en moralisk skyldighet att anmäla detta förhållande redan då det utsetts till ledare. - FörsäkringsAB Heimdalls fråga nr 2 uppdelas i 2 frågor och ett påstående. Den första frågan är:" Upplöstes eskorten vid Landsort?" - Denna fråga har av de i eskorten deltagande fartygscheferna besvarats så, att eskorterna alltid upplöstes vid passageen av latituden genom Landsort. -Den andra frågan är:"Varför meddelade icke de eskorteran de fartygen detta?" - Härpå svaras, att upplösningen av eskorterna pläg gade tillgå på så sätt att eskortfartyget signalerade till eskorten: "Eskorten upphör!" samt:" Jag önskar eder en angenäm resa." Det inträffade emellertid ofta att handelsfartygen icke besvarade dessa signaler. Hru därmed förhållit sig den ifrågavarande dagen kunna cheferna på de eskorterande fartygen icken nu erinra sig. Vidare må påpekas att den omständigheten att eskortfartyget efter passagen förbi Lansdort avlägsnade sig från eskorten borde hava klarlagt för vederbörande att eskortverksamheten upphört, och att eskorten sålunda var upplöst. Påståendet i Heimdalls tredje fråga slutligen kan sammanfattas så:" Hade A.Th.Jonasson meddelats att eskorten var upplöst,hade varken fartyget gått in ensamt förrän vid dagsljus eller ännu mindre påtagit wig ledarskap och ansvar för ytterligare fartyg." - Rörande ledareskapets ansvar hänvisas till vad som ovan anförts. Rörande påståendets övriga del har jag från fartygschefen på Väktaren ,kaptenen Wikström, inhämtat följande:" de i eskorterna ingående fartygen hade endast i få fall lots ombord ,men trots detta hände det aldrig att något fartyg ur eskorten i vilka jag deltog, ankrade vid Landsort i väntan på dagsljus,varför A.Th Jonasson i så fall skulle ha blivit det första och enda."

Jag får slutligen beklaga de missförstånd ombord på A.Th .Jonasson som tydligen kunna hava varit en bidragande orsak till den inträffade grund-

A.TH.JONASSON . 4.8.42

stötningen.

H.M.S.pansarskepp SVERIGE den 12 augusti 1943

Yngve Ekstrand

Amiral/ Chef för Kustflottan.

MARINSTABENS SJÖFARTSDETALJ (Stencil)
NR 43/42

Den 28 juli 1942.

FÖRTROLIGT

angående västankarplats Mysingsfjärden.

1) Enligt meddelande från Lotsstyrelsen kommer istället för lotsångaren "Stockholm" (jämför CM Eskortplan nr 16/7 1942,anmärkn. 3) ett fyrskepp,som saknar namn på sidorna, att förankras på Mysingsfjärden bord om Östra Röko fyr. Lotsuppassning sker från detta fyrskepp.

2) På förekommen anledning påpekas att lotsbyten för handelsfartyg som ut- och inpassera i eskort ost Landsort sker på västankarplats mysingsfjärden .

Data Eget

Lastångare på 1609 brton byggd 1942 vid Hälsingborgs varv av stål. L 87 B, 12 Tillhörig Mauritz Jonasson i Hälsingborg. Lev 29.5.42
11.7.42 räddade hon 8 man från torpederade ms Luleå utanför Västervik .

HALLAREN 4.8.42

TURKISK GEVÄRSELD MOT RÖDA KORSFARTYG PÅ RESA HAIFA - SMYRNA.

JOURNALUTDRAG

Mån 27.7.42 i Haifa erhållit brev från svenske konsuln med innehåll att enligt telegram från svenska legationen i Cairo avgå 1.8.från Haifa till Smyrna och Pireus samt att följa de av Brittiska Marinmyndigheteraa givna kursanvisningar.

Lör 1.8 kl 14.35 avgått Haifa,medhavande kursanvisning från engelska myndigheterna att angöra Castel Rosso och därefter följa Turkiskt territorialvatten till Smyrna.

Mån 3.8 kl 10.38 f.m stoppat maskin och legat och hållit utanför Castel Rosso.Kl 12.45 kom en motorbåt med Italienska marinofficerare långs sidan och lämnade kursanvisning innehållande order att följa Turkiskt territorialvatten till Smyrna.

Tis 4.8 kl 09.50 angivit namnsignal samt destinationsort till Cape Crio signalstation. Kl 14 utväxlat flaggsignaler med signalstationen på Cape Harabagla.Angivit namn och destinationsort på förfrågan från signalstationen. Kl 19.50 blivit beskjutna med geväreeld från en mindre farkost på Turikska sidan vid passerandet av Panagia Island i Samossundet. Stoppat maskin och gått med sakta fart.Rapporterat beskjutninger telegrafiskt till svenska marinmyndigheterna.

Ons 5.8 kl 14 anlänt till Smyrna.

B.G.Backman 1e styrman — O.Olsson 2e styrman — Smyrna 5.8.42 Frans Ek Befh

(Insänt av Transatlantic till SKN 27.8.42)

Inga skador.Avfört på SKN 6.8.45

UD H 1371-72

(H)

Hemligstämplat signalmeddelande 4.8.42 till CM
från ms Hallaren via Göteborg Radio.

3800 nord 2656 ost punkt vid passerandet av Samossundet besköts fartyget med gevärseld från turkiska sidan 19.50 lokal tid idag.Inga synliga skador Godhetsfullt föranstalta tjänstemän från legationen möter Smyrna punkt Beräknar anlända onsdag eftermiddag 5.8 = Ek

---

LASTEN

Hallaren i Smyrna lossat 16000 säckar mjöl = 1000 ton för vidare befordran till Chios,Samos,Nicaria och Mytilene i grekiska arkipelagen. Avgick från Smyrna 17.8 och anlände pireus 21.8.Där lossades 19913 säckar mjöl = 1245 ton ,samt 31186 säckar vete = 2264 ton. Dessutom från American Red Cross 737 paket mjölkpulver,grape juice och soppulver = 13 ton samt 816 säckar

HALLAREN 4.8.42

mjöl = 35 ton.

Hallarens Pireustrafik stoppad

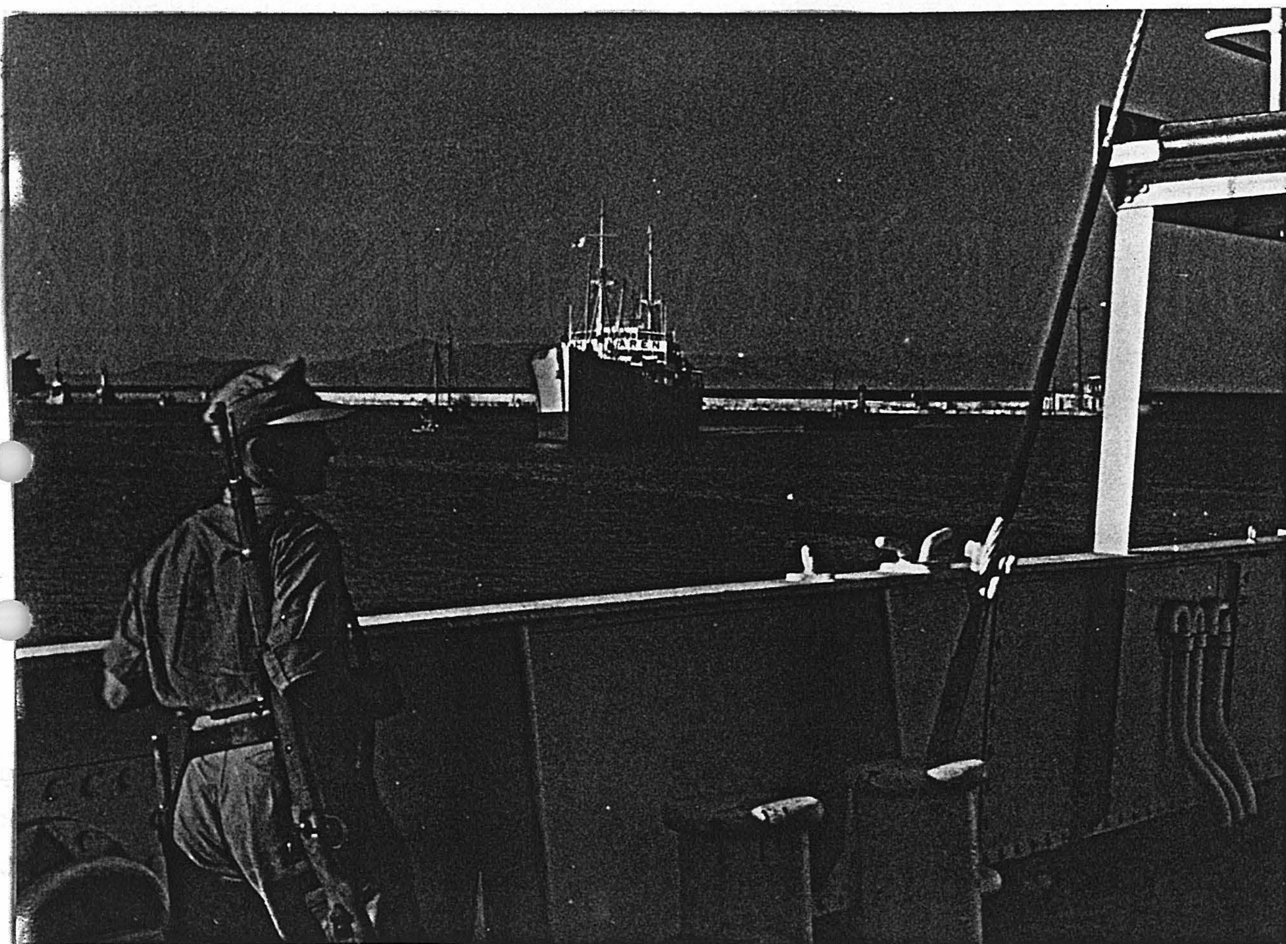
Engelska legationen i Stockholm 6.8.42 upplyst UD om att det inte blir fler resor för Hallaren från Middle East till Grekland på grund av " no durther withdrawals of wheat from Middle East."

Brev till UD från Legationen i Istanbul 23.8.42

....Det rör sig tydligen om ett misstag begånget av någon alltför nitisk turkisk kustbevaknibgstjänsteman och då någon skada ej uppstått har jag inskränkt mig till att fästa turkiska vederbörandes uppmärksamhet på vad s. förekommit och begära omedelbara åtgärder till förhindrande av en upprepning under fartygets fortsatta resa till Pireus.

Hallarens Röda Korstrafik

Se vidare Hallaren 14.6.42 (bombad i Pireus) och 24.3.44



Hallaren i Pireus 1942.

HEMLIG

DIANA 5.8.42

INBLÄPAD TILL CUXHAVEN EFTER FÖRÖDANDE MINEXPLOSION I TYSK KONVOJ.

Rapport

Avgick Göteborg lör 1.8.42 destinerad till Delfzijl. Rumslast av x2498 ton silkesmassa i 12500 balar. Djupg F 16′2″ - A.17′7″ 22 ombv
Minsprängd ons 5.8 kl 09 i tysk konvoj från Altenbruch å lat N54° 0′ - 0.8° 8′
Frisk WNW vind, hög sjö, klar luft. Ie styrman och Begleitofficer på bryggan. 3 man skadade. Maskinen obrukbar, skräckta naglar och nitar och inbucklade plåtar i botten och STB sida. Alla rör till länsledningar och avlopp bräckta. Alla propellerlager skadade. Ovanbordsskador. Fartyget lossat och reparerats provisoriskt i Hamburg.
Kurser, vilka ej fingo antecknas, sattes efter kontrollofficerens anvisningar.

Hamburg 17.8.42
J.Pihl
Befh

Journalutdrag
(Egen sammanställning av 2 skilda utdrag)

Lör 1.8. kl 14.30 färdiglastat i Göteborg. 12500 balar silkesmassa.2498 ton Avgått kl 17.10, lämnat lotsen 18.40.

Tis 4,8 00.15 förtöjt i slussen i Brunsbüttel. Kl 00.45 avgått med lots ombord. Kl 01.45 ankrat på grund av flyglarm. 05.30 lättat ankar och fortsatt. 06.20 ankrat vid Altenbruch i väntan på konvoj.

Ons 5.8 03.45 lättat ankar med begleitofficer och lots ombord och fortsatt resan. Lämnat lotsen kl 07.00.- Konvojen bestod av 5 fartyg som gick i enkel kolonn med Diana näst sist. Akter om Diana gick danska ss Kejserinde Dagmar. Kl 09 inträffade en minexplosion under Dianas akterskepp. Vid den mycket våldsamma explosionen skadades följande personer ombord: Kocken Modén, vilken blev illa bränd på ryggen och vänstra armen av kokande vatten : matros Benholm, som befann sig på poopen, kastades upp i luften och kom vid nedslaget emot räckverket varvid revbensbrott uppstod på vänster sida: Stuert Svensson, som befann sig på akterdäck, kastades mot BB reling och slog ut fem tänder. Maskinen stoppades. Livbåtarna bemannades och firades. BB båt, i vilken de skadade Modén och Benholm befann sig och som stod under befäl av Ie styrman Averborg, ~~fickxxxxxxxx~~ fick order att kasta loss och ro till den i närheten liggande ss Kejserinde Dagmar av Köpenhamn där besättningen blev upptagen och de skadade fick omedelbar hjälp. I den friska WNW vinden och höga sjön fick livbåter vid tilläggningen hårda törnar och slogs läck. -Omedelbart efter det livbåtarna klargjorts pejlades förliga rännstenarna och tankarna,och då inget vatten syntes på pejlstickan beordrades den kvarvarande delen av besättningen att stanna ombord, då ingen omedelbar fara tycktes före-

DIANA 5.8.42

ligga. Vid pejling visade aktre rännstenen om STB inget läckage. Över-spolning omöjliggjorde pejling om BB. I maskinrummet hade avloppsrören brustit vid explosionen med läckage som följd och tunneln var halvt vattenfylld. Bottentankarnas kranar stängdes och läckaget i maskin minskades härigenom betydligt. Kl 10 fälldes STB ankare med 30 famn.kätting i vattnet för att förhindra att fartyget drev på grund i det starka tidvattnet. Genom eskortfartyget rekvirerades bogserbåtshjälp eftersom maskinen gjorts obrukbar genom de brustna rörledningarna. Kl 11.30 återkom BB livbåt , utom eldarna Forsberg och Samuelsson, lämpare Cervin, maskinelev Palmquist och de båda skadade, vilka medföljde "Kejserinde Dagmar" till Cuxhaven dit de skadade skulle föras eftersom eskortfartyget inte hade läkare ombord. Det söndriga avloppsröret från länspumpen lagades provisoriskt varefter länsning av maskinrummet företogs. Kl 12 anlände bärgningsångaren Goliath av Hamburg, ankaret lättades, bogserkabel togs ombord och bogseringen inleddes. Genom marinmyndigheterna beordrades fartyget till Hamburg. Sedan fartyget inkommit på smult vatten pejlades BB aktre rännsten och erhölls där 25″ vatten i akterrummet. Slagsida 3° BB. Eftersom alla rör till länssystemet brustit losstogs flänsen till länsröret så att vattnet rann in i maskinens rännsten och kunde utlänsas därifrån. Härigenom minskades även vattnet i tunneln. 3ans och 4ans tankar vid pejling befunnits fulla. Kl 17.15 ankrat vid Cuxhaven. Samtliga som medföljt Kejsernide Dagmar till Cuxhaven kom åter ombord, även de skadade som fått läkarvård. Kl 18.25 lättat ankar och under bogsering av Goliath avgått mot Hamburg. Bärgningsfartyget Comet styrt akterut.

Tis 6.8 00.35 ankrat. Kl 07 lättat och fortsatt bogseringen. Kl 09 fått hamnlots och 2 Hamburgbogserbåtar avlöst högsjöbogserarna. Kl 10 f.m förtöjt i ducd'alber i Segelschiffshafen .Kocken och matros Benholm sänts till och inlagts på Helfskrankenhaus.

Fre 7.8 07.15 luckbesiktning varefter lucka I och 2 avtäckts och lossningen började med 2 gäng och winscharna. Kl 15.30 lossningenslut för dagen.3ans och 4ans winschar obrukbara p.g av minexplosionen.

Lör 8.8 Med hamnlots ombord 05.30 förhalat med hjälp av 2 bogserare till Kamerun Kai och förtöjt å anvisad plats.07.30 börjat lossa i lucka 3 o 4 med 2 kranar och fortsattmed lossningen i lucka I och 2 kl 08.30. Under dagen har kapten Doflein, repr. för SKN, samt herr Johns, ombud för British Corporation varit ombord för besiktning. Lossn. slut för dagen kl 15.30

Sön 9.8 Intet arbete.

Mån 10.8 - lör 15.8 fortsatt lossning med 2 winschar och 2 kranar.

Lör 15.8 kl 14.45 utlossad.

Forts

DIANA 5.8.42

Sön 16.8 förhalat till Deutsche Werft med ass. av 2 bogs. & hamnlots

Mån 17.8 08.20-09 förhalat till Stültesches Werfts flytdocka och indockats.
Besiktningsmän besiktigat skadorna.

Legat under provisorisk reparation till fre 21.8 då fartyget kl 10.45-12 förhalats från flytdockan till Grenzkanal och förtöjt å anvisad plats.

Lör 22.8 - lör 29.8 Fortsatt reparation av länsanordningarna och spolledningen. Avslutats 29.8

Lör 29.8 kl 13.25 förhalat med hamnlots och 2 bogserare till Holthusens Kai och färdigförtöjt kl 14.05. Fartyget klart för lastning men ingen last tillgänglig. Hamburg 29.8 42

K.Averborg R.Westerholm Pihl befh
Ie styrman 2e styrman

((6.9.42 avgått till Hälsingborg))
med kollast

Maskindagboken

Ons 5.8. kl 09.00 inträffade en våldsam minexplosion. Maskinen stoppades omedelbart. Innan länsning kunnat företagas hade vattnet stigit så högt att det gick in i askugnarna och över maskinrumsdurkarna. Vid explosionen blev maskinen obrukbar då flertalet av de för maskinens drift erforderliga rörledningarna brusto samt kondensorn erhållit flera genomgående sprickor. Dessutom gibgo samtliga bärlager i tunneln sönder. Bottenkranarna stängdes fortast möjligt då både till - pch avlopsrören till kondensorn brustit. Därefter reparerades ballastpumpens avloppsrör vilket även brustit, och länsning av vatten i maskin- och eldrum kunde företagas. Hälsingborg 17 9. 42

Billie Jörgensen O.R.Falk
2e mask. Ie maskinist

Sjöförklaring i Hälsingborg 17.9.42 kl 10

Sakkunniga: Fartygsinspektör Victor Hansson & sjökapten N.Hammar.

1) Huruvida särskild utkiksman var utplacerad och i så fall var?
2) Huruvida befhhade sig bekant om något minfält förefanns i farvattnet?
3) Om icke någon undervattensbåt eller ngt flygplan syntes vid tillfället?
4) Om fartygets samtliga bärgningsredskap voro i författningsenligt skick?
5) Huruvida skeppsråd hållits innan åtgärd företogs varav gemensamt haveri kunde följa?

Befh Pihl: Särskild utkik inte funnits vid tillfället. Sedan fartyget kommit ut ur Elbemynningen, där särskild utkik icke brukades, hade man just satt loggen. Den man som sedan skulle stå utkik höll på att sätta loggen då minexplosionen inträffade. Befh inte hört talas om något minfält i farvattnet och då han efter explosionen kommit upp ur salongen inte sett någon ubåt eller något flygplan. Skeppsråd hade inte hållits. Fartyget

DIANA 5.8.42

hade av Tyska marinen beordrats in till Hamburg. Alla bärgningsredskap i bästa skick.

Ie styrman Averborg: Konvojen bestått av 5 fartyg och Diana gått näst sist. Sista fartyg var "Kejserinde Dagmar" som gjorde låg fart och vid tillfället, i stället för 400 meter, befann sig omkring 1½ sjömil akter om Diana. Diana, som haft order att invänta "Kejserinde Dagmar", befann sig vid explosionen ca 2 sjömil akter om närmast framför varande fartyg. Under gång i konvoj brukade man på Diana inte ha särskild utkik satt. - Ie styrman hade själv vakten och höll i kikare noggrann utkik. Vid minexplosionen steg en vattenkaskade upp ett stycke från fartyget på dess ha sida. De flesta fartyg brukade inte ha utkik anordnad på dagen under gång i konvoj och Begleitofficeren inte heller fordrat att utkik skulle hållas.

Chiefen Falk: I maskinrummet vid explosionen. Inget skeppsråd hållits.

Matros Öberg: Tillhört vakten sedan kl 08. Hade just satt loggen och var kl 09 på väg midskepps för att t a rorstörn då minan exploderade. Inte sett någon ubåt eller flygplan.

Crew list

Befh John Martin Pihl, Nyhamnsläge, 24.9.84 Brunnby
Ie styrman Knut Averborg, Luleå, 20.7.92 Stockholm
2e styrman Karl Rudolf Westerholm, Stockholm, 6.2.99 Gryt
Chief Otto Rudolf Falk, Stockholm, 27.10.82 Sthlm
2e maskinist Billie Percy Jörgensen, Göteborg, 13.9.18 Malmö
Stuert Bror Leonrad Svensson, Eksjö, 1.3.05 Slättåkra
Kock Malte Bertil Modén, Hälsingborg, 19.1.08 Viken
Mässuppassare Karl Fredrik Fredin, Göteborg, 18.2.22 Gtbg
Matros Lars Benholm, Sundsvall, 16.10.09 Wormsö, Estland.
Matros Emil Alvar Öberg, Boge, 26.12 14 Boge (20.4.42)
Lättmatros Arvid Henry Bohlin, Sthlm, 25.8.12 Häverå
Lättmatros Bror John Johnsson, Hällevik, 15.7. 17 Mjällby
Jungman Gunnar Eugen Svensson, Landskrona, 9.1.23 Malmö
Jungman Dennis Sigvard Persson, Landskrona, 2.12 24 Ekeby
Donkeyman Gustaf Adolf Nilsson, Sthlm, 3.3.85 Ånimskog
Smörjare Karl Paul Ekblom, Sthlm, 10.11.98 Eckerö (Finne)
Eldare Hjalmar Reinald Forsberg, Gtbg, 31.1.04 Mjällby
Eldare Gustaf Arvid Kling, Skövde, 5.8.98 Locknevi
Eldare Ernst Georg Samuelsson, Hjärtum, 5.5,10 Hjärtum
Lämpare Bror Julius Cervin, Hälsingborg, 25.12 14 Hälsingborg
Maskinelev Nils Oscar Palmquist, Landskrona, 6.8.18 Landskrona

DIANA 5.8.42

U.D. P.M. 7.8.42

Enligt telefonmeddelande från generalkonsulatet i Hamburg - attaché Björck - har ångf. Diana av Sthlm - reg.nr 8492 - skadats genom minsprängning utanför Elbemynningen den 5.8. Fartyget har införts till Hamburg. Av besättningen ha 2 man skadats, dock ej livsfarligt, nämligen kocken Malte Modén, Viken, och estniske lättmatrosen Lars Benholm. De skadade vårdas i Hamburg. Även den övriga besättningen kvarstannar tills vidare i Hamburg. Lossning av lasten har påbörjats för att utröna skadornas storlek.

Sthlm 7.8.42

Brev till UD från generalkonsulatet i Hamburg 16.9.42

I brevet omtalas att de 2 skadade efter erhållen läkarvård har kunnat återsändas till fartyget. Dianas skador inte så omfattande somman först förmodat Diana efter prov. rep den 6.9 avgått från Hamburg till Hälsingborg med last ombord.

Axel Stridbeck

KK memorial 29.10.42 Ej för publicering
Nr 214/H

Orsak: Minexplosion.

Ex officio Bo Bergström

77777

UDHP 80c 3516

Telegram Hamburg till UD 7.8.42

10 MS Diana av Stockholm minspraengd 5.8 utanfoer Elbemynningen. Infoerd Hamburg. Kocken Malte Modén Viken estniske matrosen lars Benhol m skadade vårdas Hamburg. Lossningen paaboerjad. Besaettningen kvarstannar tills vidare Hamburg = Stridbeck

---

SKNEIII 239

Skadeförteckning: Hamburg 8.8.42

(Med reservation för senare funna skador)

Däcken: Däcket läck genom öppna nåt o skräckta naglar.

Fördäck: Luftröret för om bryggan avslaget, spolledningen skadad, pejlröret till Ians tank loss från däck, 2 döcksstöttor STB avslagna,skräckta naglar i däcket.

Bryggan: BB livbåt, arbetsbåten och dess krån skadade, ramar & glasventiler i maskinskylightet spruckna, manluckan till sanitetstanken läck, räcket loss och skadat, Skott,dörraroch styrhyttens splitterskydd skadade, talröret till maskin avslaget,båda kompasserna skadade, bryggdäcket delvis upprivet och nåten öppnat sig, samma med båtdäck, 2 nödsändarbatterier skadade.

Midskeppsdäcket: Räcken skadats,manluckan till BB FW-tank läck, fyllningsröret till BB FW-tank tryckt upp däcket och skadats.

Forts

DIANA 5.8.42

Akterdäck: Stativet till 3ans och 4ans winschar bräckta, aktermasten satt sig en cm, skräckta naglar i däcket, brädgångsstöttorna på båda sidor av, spolledningen skadad, relingen av på 2 ställen OM STB, FW-tankens skvallerrör av, plåtar på styrmaskinshuset loss på flera ställen, fästet till förliga lejdaren BB av mm

Poopen: Lodapparaten loss från däck och stativet krökt, räckverket skadat, reservstyrinrättningen ändrat läge, boxen till roderstocken skadad, dörren till salongsnedgången skadad, skylightet söndrigt , en livboj med ljus borta, däcket svårt läck, trappan till salongsnedgången skadad, pollarna skräckta.

Ie styrmans hytt: Skottpanelen söndrig, skrivbord,tvättställ, lampor, glas och karaff söndriga. Dito 2e styrmans hytt.

Reservhytten BB: Tvättställ, karaff o glas söndriga.

Befälsmässen: Bord, skåp, värmeelement losslitna från sina platser Allt porslin och lampor med kupor krossats.

Telegraf-& telegrafisthytterna:Apparaterna losslitna från skotten, värmeelementen slagits loss från skotten, tvättställ, lampor etc söndriga. Armaturen skadad.

Chiefens hytt: Skrivbord och element loss från skotten, glasventil spräckt, tvättställ,glas etc krossats

Kockens & mässpojkens hytter: Elementen slagits loss, tvättställ spräckts lampkupor etc söndriga.

2e och 3e maskinisternas hytter: Byrå, tvättställ, element loss från plats Lampor, tvättställ, speglar etc söndriga.

Befälets badrum: Badkar med ledningar slagits loss,tvättstället krossat Ventilglas spräckt, glas, kupor etc söndriga

Befälets wc: Klosettskålen krossad.

Salongen: Bordet loss från däck, elementet loss, takpanelen spräckt, spegeln krossats, klockan stannat, radioapparaten skadad, lampkuporna krossats, en däcksstötta krökts,glas & porslin sönder .((Det var här befh var vid explosionen))

Kontoret: Skåp och skrivbord söndriga, elementet loss.

Befh Sovhytt: Panelen sprucken och satt sig, lampor med kupor sönder.

Befh badrum: Badkar med ledningar slitits loss, tvättstället loss från sin plats, panelen spräckt och satt sig, spegeln krossad, ventilramen sönder liksom karaff och glas.

Stuerts hytt: Panelen spräckts och satt sig, tvättställ,spegel,lampor, karaff, etc krossats.

Penteri: Skott och tak spruckna, diskbänken söndrig, skåpen söndriga, vardagsservis för 12 personer och delar av den s.k Dianaservisen krossats. Övrigt sönderslaget: 12 kaffe- och 12 thekoppar med fat,

DIANA 5.8.42

12 grogg- och 12 snapsglas, 12 dricksglas, 12 konjaks- och 12 rödvinsglas, 12 st vitvinsglas, 12 dessertvisnsglas, 12 äggkoppar, 9 gåasassietter, 3 salladierer, 3 stekfat, 3 såskoppar, 2 sockerskålar, 1 thekanna, en spillkum, 3 eldfasta formar, en vinkaraff.

Köket: Spisen sönderslagen, stenbeläggningen på durken splittrad, skylightet söndrigt, rörgången från spisen söndrig, en stekgryta av järn, 2 aluminiumkittlar, 3 järnstekpannor,4 stålvispar söndriga.

Förrådsrummen: Skåp och hyllor söndriga, skott och tak spruckna, all i förrådet förvarad proviant förstörts genom de olika sorternas hopblandning, flaskornas sönderspängning, sillakens uttömmande, fotogen från lamporna vilka gingo sönder och innehållet stänkte omkring. Senare skall inventering av provianten göras. (se sid 8)

Dörrar & Lås till samtliga hytter mer eller mindre förstörda.

Hamburg 8.8.42

J.Pihl befh

Skador i maskin

Samtliga bärlager i tunneln skadade.
Lagret till buntlagret spräckt
Röret till förliga matarpumpen, sugröret till aktre länspumpen,avloppsröret från kondensorn, avloppsröret å vattensidan från ballaspumpen, avloppsröret från maskinlänspumpen, tilloppsröret till cirkulationspumpen,stora tankpåfyllningsröret, vattentilloppsröret till donkeypumpen, länsröret från tank 3 STB, sugröret från akterpiktanken, länsledningen till kölen, rören från fw-tankarna till pumparna, fyllningsröret till fotogentanken, mfl har avbräckts. - Blåsan till förliga & aktra länspumpen avbräckt.
Blåsan till luftpumpen avbräckt.
Bädden till ballastpumpen slagits loss så att pumpen står och vinglar vid körning av densamma. Innan länsning kunde företagas hade vattnet stigit så högt att det gick in i askugnarna.
Pannorna gått läck i växlarna, isolering och skyddsplåtar skadats, Maskingretingen vid pannorna avbräckts och krökt 2 spindlar till donkeymatningen. Flera steg till maskinlejdarna avbräckts. Maskintelegrafen skadats. Tunnelplåtar, ell.ledningar och lampor i tunneln skadats
Lysmaskinen med generator samt styrmaskine skadats.
Bädden till maskinoljetanken ryckts loss och tanken fallit ner och gått läck så att 300 kg maskinolja runnit ut.
Spilloljetanken gått läcl o 100 kg olja läckt ut.
El ledningarna i poopen skadade.
50 ton vatten från akterpiken runnit ner i tunneln via det avslagna sugröret och förstört inventarier och maskinförnödenheter.

Hamburg 8.8. 42

Befh / Chiefen

DIANA 5.8.42

Förteckning över förstörd proviant vid minexplosionen den 5 aug. 42

50 exportöl, 10 kg ägg, 1 kg gelatin, 1 kg custadpulver, 2 burkar saltgurka, 10 kg lingon, 2 kg rökt medvurst, 2 burkar pickles, 2 burkar senap, 15 kg spisbörd, 3 kg jästmjöl, 6 kg smör, 2 burkar rödbetor, 10 kg socker, ½ tunna salt sill, 2 flaskor soya, 10 flaskor tomatpuré, 3 flaskor tomatsås, 25 st sodavatten, 6 flaskor limejuice, 3 burkar majonäs, 20 tomglas, 2 kg sirap, 2 hg sötmandel, 12 glasburkar Jägarsill, 12 flaskor saft, 3 flaskor biffstekssås, 8 flaskor matolja, 5 kg blandad frukt, 2 kg jäst, 3 kg torkade nypon, 12 glasburkar ansjovis, 2 kg rostat kaffe, 6 burkar corned beef, ½ kg the, ½ kg cacao. Värde kr 5381:71

Telegram Bugsier,Hamburg, 6.8.till Krigsrisk,Sthlm

Dampfer Diana durch Bergungsdampfer Goliath geborgen und heute morgen Hamburg abgeliefert. Erbitten Telegraphische übernahme garantie bergelohn fuer schiff ladung fracht wie entweder guetlich vereinbart oder durch seescheidsgericht Hamburg festgesetzt = Bugsier

---

Bergungsbericht Dampfer Diana.

Mittwoch 5.8.42 Vind WNW 5-6. 07 Uhr verlassen unsere Station Cuxhaven. Dampfen unter Lotsenführung Elb-abwärts nach Bremen. Es lief zur Zeit Ebbe. Gegen 10 Uhr passieren Westertill Tonne nahbei, gehen auf westkurs. 10.15 Uhr erhalten vom Kommandanten eines Sperrbrechers den Befehl ss Diana einzuschleppen. Das Dampfer lag c:a 3 Seemeilen ab Westertill auf westkurs vor Naker. Derselbe war von der Besatzung verlassen.Sie befand sich anbord eines Dänischen Dampfers der ganz in der nähe der unfallsstelle war. Derselbe hatte Minentreffer erhalten. Dadurch war die Maschine ausgefallen und leckagen waren vor handen. Die Besatzung hatte an ein sinken des Schiffes gedacht und darum das Schiff verlassen.Nachdem dies nicht eintraf, wurde ein teil der Besatzung vom Boot des Sperrbrechers an bord gebracht. Das Boot und der zweite teil der Besatzung wurde von Goliath in lee von Diana gebracht.Ein längsseitgehen beim Havaisten war wegen der ziemlich hohen See nicht möglich. Wir erkundigten über leckagen. Wasser war nach angabe in der Maschine bis zur höhe der Flurplatten und im hinteren Raum ca 5". Diana setzte seina Boote ein. Wir machten unsere Schlepptrossen klar. Der Dampfer musste eingeschleppt werden da seine Maschine nicht zu gebrauchen war. Nachdem Boote eingesetzt waren und Anker gehievt, geben wir unsere Schlepptrosse über die auf der Back befestigt wurde.Nachdem die Trosse ausgefahren war, gehen wir volle kraft. Es lieft Ebbe. Wir gingen auf ostkurs, Uhrzeit 12.15. So passierten wir gegen 14 Uhr Elbe

DIANA 5.8.42

Leuchschiff.Wir fuhren dicht an Scharhörn entlang, um bei plötzlich auftre-einsetzenden leckagen, die ein sinken des Schiffes zur folgen haben konnte, das Schiff an Grund zu setzen und ein sinken im tiefen Wasser zu verhindern. So schleppten wir Elbaufwärts bis Cuxhavener Reede, wo wir querab von der Badeanstalt das Schiff zu ankern brachten. Gegen 17 Uhr . Wir wurden losgeworfen und hielten unsere Schlepptrosse ein. Dann gehen längsse: längsseit von Havaristen. 18.15 Uhr nehmen Dianaå erneut in schlepp nach Hamburg. S/D Comet wurde auf Goliath als Kopfdampfer festgemacht. Beide schleppetn Elb Aufwärts. 20.40 Uhr Lotsen wechslen bei Brunsbüttel. 00.10 Uhr bei Lühe fliegeralarm .Bringen Havaristen zu anker und gehen längsseit.

Donnerstag 6.8 07 Uhr Anker auf, Dampfen weiter Elb-aufwärts. Gegen 09.30 Uhr geben wir Diana an Hafenschlepper ab. Laufen nach der übersee-brücke und holen order. 10 Uhr dampfen Elbaufwärts nach Bremen.

Heuer
Kapitän B.M.S Goliath

((B.M.S = Bergungsmotorschiff.))

I följebrev till ovanstående lägger Bugsier ut texten om sin insats.

" Wenn man in betrcht zieht, dass sich, als der Goliath an der unfallsstelle eintraf, bereits 5" Wasser im hinteren Laderaum befanden und das Wasser im Maschinenraum bis an die Flurplatten stand, so mussten man damit rechnen dass das Wasser weiter stieg, in die Zelluloseladung eindrang, diese zur aufquellen brachte und stark entwertete. In diesem fall wäre nicht allein die Ladung beschädigt worden, sondern auch das Schiff hätte dann schwere schäden erlitten. Das Nass gewordene Zellulose eine gewaltige ausdehnungskraft besitzt und Schiffe auseinandergesprengt ist durch verschiedene beispiele erwiesen. Unter anderem war dieses der fall bei dem Schwedischen Fampfer Bojan, der erst K-rzlich durch aufgequollene Zellulloseladung praktisch zu einer Wrack geworden ist. Als der Dampfer Diana von der Besatzung verlassen, hilflos im manövrierunfähigen zustand in dem von Minen verseuchten Gebiet vor Anker lag, war er der gefahr ausgesetzt weitere Minentreffer zu erhalten oder auch von Feindlichen über - oder Unterwasserstreitkräften angegriffen und versenkt zu werden. Aus dieser Gefahr hat unsere Bergungsmotorschiff Goliath Schiff und Ladung befreit und nach Hamburg in sicherheit gebracht. Der Kapitän unseres B.M.S Goliath ist, als er von dem Kommandanten des Sperrbrechers die nachricht von dem in Seenot befindlichen Dampfers Diana erhielt, diesem Schiff sofort zu xxxxx Hilfe geeilt. Trotzdem bei der ausführung des Rettungswerkes seinem Schiffe dieselben gefahren wie der Dampfer Diana drohten, hat der Kapitän des Goliath bewusst sein Schiff und das Leben seiner Besatzung aufs Spiel

DIANA 5.8.42

spiel gesetzt um den Dampfer Diana in sicherheit zu bringen. Der Wert desgeborgenen Dampfer schätzen wir auf skr 750.000:- Unter berücksichtigung der dem Dampfer Diana drohenden gefahren und des grossen risikos welches unser B.M.S.Goliath bei dem Rettungswerk auf sich nahm, halten wir einen Hilfsloh n für Schiff und Fracht von skr 85.000:- für angemessen. In dieser Summe ist das schleppen des Dampfers von Hamburg nach Holtenau einbegriffen. Wir bitten um ihre stellungsnahme und zeichnen

Hochachtungsvoll
Bugsier, Reederei - & Bergungs AG.

Bärgarlön

SKN 5.11.42 genom Riksbanken överfört 50.000 kr till Bugsier. " Der hilfslohn betreffs der Ladung und der vorausbezahlten Fracht wird ihnen seitens der Empfänger der Ladung zugestellt worden."

Skaderapport från Max Doflein till SKN 8.8.42

Doflein skrev 11.8 till SKN från Hamburg att han ordnat med prov.reparation vid Stülckens Werft, omfattande i huvudsak maskinskadorna, ör att Diana skulle kunna gå till Sverige för permanent reparation där. Doflein dragit den slutsatesen att minexplosionen inträffat under akterrummen 3 och 4. Bland övriga skador nämns aktermasten som sänkt sig så att förmodligen en buckla uppstått i fartygets botten. 3 st winschfundament av gjutjärn på akterdäck spräckts liksom nästan alla bärlager i tunneln och ett stort antal gjutjärnsrörledningar i pann-maskinrum och tunnel.

Provisorisk reparation i Hamburg

J.Basilius & R.Laddey rengjort lastrum och rännstenar, STB panna in- och utvändigt, samtliga maskin- och eldrumsrännstenar och tanktak samt tunneln. Vidare murat om och lagat spisen. Permanent reparerat däcksspolledningarna, alla färskvattenrörledningar och länsröreldningar samt donkeypumpen, barlastpumpen och pejlrören. Vidare permanent reparerat BB livbåt och bädden till STB panna. Prov. rep bärlagren och sjöventilerna. mm
Kostnad 8645:27 RM
H.C.Stülcken & Sohn Schiffswerft nödreparerat 1238 läckande nitar, tätat 161½ meter läckande växlar, svetsat 294 nitar och utfört div. andre jobb.
Kostnad: RM 2492:50 inkl 5 dygn i docka.

Hembogsering

Den 6.9.42 bogserades Diana av 2 bogserbåtar iväg från Hamburg och kom till Holtenau kl 16 den 7.9. (Bogserarna från Bugsier) Hämtades i Holtenau den 12.9 av de Forenede Bugserselskabers i Köpenhamn bogserbåt Gorm som kl 05.15 avgick med Diana på släp mot Hälsingborg. Ankrat kl 21 den 12.9 vid

DIANA 5.8.42

vaktskeppet norr om "spaerringen i Östersjöen" sedan Dianas styrmaskin gått sönder kl 19.25 på grund av skador efter minexplosionen. Reservstyrningen tillkopplats. Fortsatt kl 06 den 13.9. Ankrat söder om Ven kl 20 den 13.9 och fortsatt den 14.9 kl 07 med ankomst till Hälsingborg kl 08.50. Gorm avgått till Köpenhamn kl 14 samma dag.
Kostnad för hembogseringen 16020 kr.

Doflein i brev till SKN 9.9.42

Omtalat att Diana bogserats iväg söndag 6.9 från Hamburg till Kiel av Heros med assistans av bogserbåten Fairplay XIV. 1811 ton kol intagits vilket är mer än halva lastförmågan. Av den last silkesmassa Diana hade inne vid minexplosionen har det visat sig att endast 310 balar fått lätta vattenskador...

SKN till Doflein 9.11.42

Meddelat att bärgarkönen inklusive last och frakt uppgjorts med kr 175.000 i ett för allt.

Doflein till SKN 21.5.43

Meddelat att Bugsier fått för mycket betalt, RM 105.319:62 motsvarande kr 176.948:28 och följaktligen skall återbetala RM 1159:62 = kr 1948:28
Detta belopp kom till SKN som proveny 26.5.43

Sex månader lång reparation i Hälsingborg

Diana indockades vid Hälsingborgs varv 16.9.42, utdockades den 19.10 men först den 5.3.43 kunde Diana avgå från varvet efter en reparation spm kostat 299.000 kr (inkl 25000 för en del rep. för rederiets egen räkning) Besiktningsinstrumentet är mycket omfattande: 18 plåtar i kölstråket samt om STB och BB under akterrummen måste förnyas, 60 plåtar uttagas för riktning, 13 plåtar på var sida riktas på plats. 62 spant & bottenstockar om STB och 39 om BB uppriktas, 11 sidospant STB losstagas, riktas och återinsättas.71 bulbspant i akterrummet uppriktas och svetsas, rodret lyftas för besiktning etc tec 854 löpmeter trädäck måste driva och beckas på bryggan och båtdäck. 20 rumsstöttor omnitas, ny mastfot i akterrummet. Brygg- och båtdäcksbarriiärer uppriktas och repareras, aktermasten tas iland för undersökning och påsättning av ny mastkrage osv osv
järnarbetena kostade 134.570:- kr, fasta maskindelar 54000:-

Assurans

SKN utbetalat sammanlagt 362.152:13 (Provenyer - 3817:92)

Sänkt på dagen 1 år senare

på dagen 1 år efter det hon lämnade Hälsingborgs varv sänktes Diana av en engelsk flygtorped.

DIANA 5.8.42

Omnämnt i pressen först den 13.8.42

Minsprängningen släpptes ut till pressen först den 13.8.42. SSD uppgav att det var Grängesbergsbolagets bogserbåt Diana på 201 brton som minskadats. Inga detaljer kom ut. Kocken och matros Benholm låg en månad på sjukhus.

Historik

Lastångare på 1878 brton byggd 1908 vid Osbourne,Graham & Co i Sunderland av stål. (Ex Blenda, Kennington, Grantley) L 84,6 B. 12,2 Tillhörig red AB Diana (Tore Ulff) i Stockholm. 3150 dw. 1000 ihkr. Inköpt okt 41 av nybildade red AB Custodia (Tore Ulff) i SSthlm som Diana från red AB Dianai Mariehamn (Gunnar Eriksson). I nov 41 bytte Custodia namn till Diana. - Klassades vid Eriksberg efter inköpet för 137.000 kr. - Ångaren byggdes 1908 som Grantley för Furnesskoncernen, hette senare Kennington, såldes till Bergen 1924 och gick som Blenda till 1934 då skeppsredare Sigurd Nybonda i Brändö köpte henne. Som Diana gick hon sedan under finsk flagg till okt 1941. - 29.12.41 grundstötte hon på Kullagrundet vid Trelleborg men flottogs på nyårsafton av Herakles som kommit ut från Karlskrona.

MONA 5.8.42

UTSATT FÖR VÅLDSAMMA SKAKNINGAR VID R.A.F.-ATTACK MOT ROTTERDAMKONVOJ.

Journalutdrag.

Mån 27.7.42 kl 15.05 avgått Luleå destinerad till Rotterdam. 3254 ton järnmalm. Lämnat lotsen 19.30 vid Rödkallen.

Tis 4.8 Med Begleitofficer på bryggaa gått in i konvoj.

Ons 5.8 I konvoj utanför Terschelling anfölls konvojen av flygplan vilka fällde bomber och minor. Dessa exploderade vid nedslaget i vattnet i närheten av fartyget som skakades mycket svårt. Kl 10,30 anlänt till Rotterdam och förtöjt i Waalhaven.

Tors 6.8 då luckorna öppnades på morgonen för lossning upptäcktes att en av stöttorna i akterrummet slitits loss och brutits av på 2 ställen . Det antages att skadorna uppstått vid den våldsamma skakningen vid min- och bombexplosionerna 5.8. Assuransens onbud underrättats och tillstyrkt reparation som igångsattes omedelbart.

Rotterdam 6.8.42
Oscar Öhrström
Befh

Reparationen utfördes av N.V.Shiprepairing Yard Delfshaven för Fl 95:- "Broken stanchion under deck in way of hatch no 3 burned off, electrically welded and underpart el. welded."

SKN 11.11.42 ersatt rederiet med 211:82

Eget

HISTORIK

Lastångare på 1981 brton byggd 1902 vid W.Gray & Co Ltd i West Hartlepool av stål. (Ex Bratland,Wermland) L.85,2 B 13 Tillhörig red AB Alfa (Allan Börjesson) i Hälsingborg. 732 ihkr. Enkeldäckad med part awningdeck & deep framing. 4 luckor, 2 master. Ångwinschar. Häckakter. Inköpt i jan 29 av Alfa (Oscar Börjesson) som Mona från red AB Sirius (Otto Hillerström) i Häslingborg,som i nov 27 köpt ss Bratland från A.S. Bogstad i Porsgrunn. Inga stora haverier. Den 21.5.33 i Casablanca vid lossning av kol bröts förmasten 20′ över däck och störtade överbord varvid tre lastbommar slogs sönder. I tysklandsfarten 1940.44 utsattes Mona för minskakningar 11.12 42 och 11.3.43 och flyganfall 22.6.43 och 6.7.44.

Förlist vid Hävringe 10.2.1951

På resa Malmö-Oxelösund i barlast rände Mona i tjocka med 5 knop på grund intill skäret Kartbådan,½ naut. mil SO Hävringe fyr och endast 400 meter från lotsplatsen.2e styrman Ernst Cronberg hade inte haft anledning att förmoda att fartyget satts ur kursen och slog full back då utkiken rapporterade bränningar rakt föröver. Avståndet var för kort och Mona rände med full kraft högt upp på grundet med BB slagsida och hela STB-sidan

MONA 5.8.42

uppriven mot berget.Propellern slogs sönder,rodret låstes,styrinrättningen sattes ur funktion och maskin måste stoppas. Till en början sökte man med pumparna hålla nere det stigande vattnet i för-och eldrum men de måste stoppas och på e.m var hela fartyget vattenfyllt med kraftig BB slagsida och hotade att glida av och sjunka på djupt vatten. Kl 16 övergavs Mona av de 24 ombv . Befh Bertil Cronberg hade sin fru och 2-årige son ombord. De infördes av bogserbåten Simson till Oxelösund.Kl 29 återvände befh,1e styrman och chiefen med Posedion till Mona som låg med sjön brytande över akterdäck. Tjocka och sedan kyla och snöstorm hindrade alla försök att sätta igång bärgningen. Dygn efter dygn inte bättre väder än SO 15 sekms med snöyra. Den 26.2 lämnade Poseidon och Herakles Oxelösund.Mona låg med akterdäck till lucka 4 under ytan med en klippspets inborrad under maskinrummet och helt vattenfylld. Även vid måttlig sjöhävning högg hon på grundet och i maj 51 kondemnerades vraket. Den 2.11 51 anlände bärgningsfartyget Kranich av Hamburg till Hävringe för att skrota ner Mona in situ. Kvar av Mona vid Hävringe finns numera endast spridda plåtrester och delar av bottenkonstruktionen.

Krigshaverier

Se minskakningar 11.12 42 & 11.3.43
Se flyganfall 22.6.43 & 6.7.44

SIGYN 9.8.42

SÄNKT AV MAGNETMINA NORR OM HOOK VAN HOLLAND

(OBS.Ingår i KK (H) vol 29, utlånad av Riksarkivet i juni 1975 Noreen 20.10.78 LB.
till UD och försvunnen där . Nedanstående SKNEIII vol 37 237)

Rapport

Avgick sön 9.8.42 från Rotterdam dest. till Stockholm. Rumslast av 7676 ton gaskol. Djupg F. 24'10"- A. 25'3" 34 ombv.
Minsprängd 9.8. kl 15.05 på lat. N. 52 55,3'- O. 4 36' SW 3 Beaufort , god sikt. 3e styrmans vakt. Utkik på backen. 4 skadade.

xxx xxx xxx

Sön 9.8 kl 04.20 avgått från Rotterdam. Kl 06.50 lämnat lotsen vid Hook van Holland, och gått in i konvoj vid angöringsbojen. Konvojen utgjordes av 7 handelsfartyg och 6 förpostbåtar. Varje handelsfartyg var försett med en spärrballong och ombord på ss Sigyn befann sig förutom en tysk officer ,en signalmatros och 3 marinsoldater . Resan fortsattes till kl 15.05 då en våldsam explosion inträffade under fartyets botten åtföljd av en väldig vattenkaskad som översvämmade midskeppspartiet och bl.a krossade BB utsvängda livbåt och lillbåt. Fartyget fick omedelbart BB slagsida och började hastigt sjunka varför räddningsflottar och STB livbåtar sjösattes, och bemannades. Innan hela besättningen lämnade fartyget fördes en kabel från backen över till en förpostbåt,varefter samtliga lämnade fartyget då risk förelåg att det skulle gå till botten. Bogsering av Sigyn påbörjades för att om möjligt få fartyget in till land. Ytterligare ett bärgningsfartyg kom till platsen från Den Helder för att vara behjälpligt vid bärgningen. Detta försökte länspumpa Sigyn men utan resultat . Kl 17.15 tog fartyget botten och bräcktes vid akterkant av lucka 3. Position N. 52 55,3'- O.4 36'. besättningen, som förut upptagits av en förpostbåt, infördes till den Helder och omhändertogs av marinmyndigheterna på platsen. Vid explosionen skadades 3e styrman Sandin, 2e maskinist Goude och Jungmännen Hallberg och Pyk.
Vid tillfället rådde vackert väder, vind SW 3 Beaufort och god sikt. Utkik var posterad på backen. För att undersöka ev. bärgningsmöjligheter anhöll befh 10.8 hos der Hafenkommandantur att ett av deras fartyg ställdes till förfogande under dagen för besök på olycksplatsen,vilket beviljades. Kapten Möller samt Ie styrman Ingvarsson ,som voro ute vid fartyget,kunde ej borda detsamma på grund av att däcken lågo under vatten och sw-lig kuling med grov sjö rådde,som bröt över hela fartyget. Fartyget har av de tyska myndigheterna uppgivits som vrak. Genom konsulatets i Amsterdam försorg har hela besättningen ,34 man, hemkommit till Sverige den 14.8

Hälsinborg 15.8. 42

Arthur Möller befh

SKNEIII 237 Assurans

SKN betalat 2.200.000:- till rederiet 2.10.42 för totalförlust

SIGYN 9.8.42

Sjöförklaring i Hälsingborg 18.8.42 kl 10

Fartygsinspektör Victor Hansson & sjökapten N.Hammar
1) om fartygets navigering leddes av den ombv. tyske officeren?
2) Huruvida befh hade sig bekant om något minfält förefanns farvattnet?
3) Om utkiksmannen fått särskild tillsägelse att hålla utkik efter minor?
4) Om icke någon undervattensbåt eller någon flygmaskin syntes vid tillfället
5) Huruvida vattnet rudade in i maskinrummet vid explosionen ?
6) Om fartygets samtliga räddn,redskap voro i författningsenligt skick ?

Befh Möller: Fartyget navigerades enligt den tyske officerens order. Sigyn gått som nr 2 i STB kolonn närmast akter om ett tyskt lastfartyg. Före kolonnen gick en minsvepare. Ingen kännedom om något minfält funnits i farvattnet. Befh uppehållit sig nere i sitt kontor vid explosionen och kan därför inte säga om någon ubåt elker något flygplan synts vid tillfället. Sannolikt en magnetmina. 2e maskinisten stoppat maskinen vid explosionen. Befh inte kunnat ta sig upp på bryggan till vilken lejdarna slagits bort. Det torde ha dröjt c:a 20 minuter innan kabeln förts över till eskortfartyget oc hela besättningen lämnat Sigyn. Vid Läkarundersökming i Hälsingborg konsterats att jungman Pyk inte varit skadad men att däremot eldrare Stenborg Andersson erhållit ngn skada. Utkiken haft order a titta efter drivmimor. Bärgningsredskapen varit i bästa skick.

Ie styrman Ingvarsson: Sigyn gått 300-400 meter akter om framförvarnde fartyg i STB kolonn.Ie styrman vid explosionen uppehållit sig midskepps om BB. och inte sett vare sig ubåtar eller flygplan

styrman Sandin: Vid explosionen befann sig Begleitungsofficeren i karthytten. 3e styrmans vakt. Ingen maskinmanöver företagits från bryggan. Själv skadats i ena hälen. Troligen magnetmina.

maskinist Goude: Vakt i maskin. Vid explosionen fallit 1½ meter ner på tanktaket och skadat ena foten. Sett vatten rusa in uppifrån. Skyndat upp på däck och funnit att fartyget inte skulle sjunka genast, varför han frågat Ie maskinisten om han skulle gå ner igen och stoppa maskinen. Detta hde han sedan gjort.Mörkt och massor av ånga i maskinrummet. Lysmaskinen satts ur funktion. Trodde inte att det stått vatten över durkarna när han kom ner igen , men där hade troligen funnits olja.

Smörjare Nilsson: Var på väg ner i maskin vid explosionen.

Jungamn Wallberg: Stått tillrors. Inte sett någon ubåt eller flygplan.

Jungman Hallberg: (I T.Fredh: "Bohus-Dal i krigssjöfarten" (1987)
Jag hde nyss lämnat vakten och gått upp i hytten när smällen kom. Det var en magnetmina som träffade precis under maskin. Vi visste att förr eller senare skulle något hända för vi var tvärs Holland.

SIGYN 9.8.42

Crew list (Kompl. SKN & eget)

Befh Nils Arthur Möller,Bragegatan 3a, Malmö, 20.9.02
Ie styrman John T.Ingvarsson, Stora Norregatan 13, Simrishamn,28.7.00
2e styrman Knut Wickberg, Brantevik, 26.8.02
3e styrman Hjalmar Sandin, Stroa Järnvägsgatan 21b, Västervik,6.7.79
Chief Axel L.Olsson, Döbelnsgatan 8, Malmö, 5.8.86
Ie maskinist Malte Adrian Mårtensson, Hälsingborg, 10.4.06 (På Siljan 26/9 40
(Bombad på Hildur 25.7.43 i Hamburg)
2e maskinist Erik Goude, Kocksgatan 24, Sthlm,% Holmberg, 28.8.14
Stuert Adolf Larsson, Hälsingborg, 6.11.97
Kock Gustav Bergkvist, Fabriksgatan 44, Gtbg, 16.2.92
Kockelev Bror Sääv, Trädgårdsgatan 22, Sundbyberg, 18.5.25
Salongsuppassare Moses Holzman, Sjömansinstitutet, Stadsgården 22, sthlm 3.3.90
Mässuppassare Alf Lundberg, Högatan 95 a, Stockholm, 21.12 20
Matros Wilhelm Nyström, Botvaldevik, Gothem,Gotland, 14 3 93
Matros GunnarE.Wiklund, Finnboda Varv, Sthlm, 8.11.07
Matros Robert Olsson, Ignatiigränd 4, Sthlm.20.6.05 Hasslö, Karlskrona
Matros Karl K. Lindblom, Kilgatan 2, Vaxholm, 23.5.08
Matros Frans H.Petterson, Österlånggatan 20, Sthlm, 18.6.78 (skriven i Lund)
Lättmatros Bengt Scherlund, Pataholm, 23.12 14
Lättmatros Gösta Sigurd Eriksson, Skede, Skebobruk, 7.11.20
Jungamn Einar Fredrik Hallberg, Hantverkaregatan 42a, Sthlm, 9.5.15
Jungman Nils G.Pyk, Skoghall, Eskilstuna, 6.8.17
Matros Richard Dahlström, Skoftebyn,Trollhättan, 9.8.91
Eldare Gustav A.Johansson, Brännkyrkogatan 85,Sthlm, 3.3.91
Eldare Nils Jansson, Tillfällegatan 8, Norrtälje, 1.1.09
Eldare Erik V.Johansson, Inedalsgatan 9b, Sthlm, 10.10.94
Eldare Axel F.Lindblom, Njurunda, 13.1.01
Eldare Stenborg Gustav Andersson, Poste restante Nyköping, 18.4.17
Eldare Bertil Voltaire, % Sv.Sjöfolksförbundet, Luleå, 14.6.02
Smörjare Olof L.Johansson, Rangströmsliden 4,Gtbg, 25.3.91
Smörjare August J.Nilsson, Ploggatan 2,Sthlm, 10.5 94
Smörjare Karl V.Ljungkvist, Renstiernasgatan 15,3tr, Sthlm 29.6.90
Lämpare Bertil Christiansson, Bondegatan 31, Sthlm, 23.3.04
Lämpare Stig H.Johansson, Sjömanshuset, Luleå, 8.8.15
Lämpare Roy Y.Andersson, Kristinehamn, 16.10.15 % Sjömansunionen, Sthlm

---

SKN EVII 352 Lasten

7676,2 ton Westfaliska kol till Carl Folke & CO ab i Sthlm för Stockholms gasverk
SKN betalt 232400:- 2.9.42 för lasten
-"- 82520:78 t. red. för frakten

SIGYN 9.8. 42

KK memoriaa 1.10 42 Ej för publicering

Kl 17.15 tog fartyget botten på 30'djup och bräcktes en stund senare mitt itu vid lucka 3.
orsak: minsprängning ex officio Bo Bergström

UD HP 80 c 3518

Telegram Berlin till UD 11.8.42

Rotterdam telegraferar 10 ds Sigyn Helsingborg minsprängd sjunkit Kapten hela besättningen välbehållen i Den Helder underrätta KK och rederiet = Richert

---

UD till KK Sthlm 11.8.42

Härmed har jag äran meddela att UD av beskickningen i Berlin underrättats därom att i Hälsingborg hemmahörande ångf Sigyn - reg nr 6449 - nyligen förolyckats genom minsprängning. Fartygets besättning har räddats och införts till hamn i Holland. Fartygets rederi har underrättats om förestående

Enligt uppdrag
J.Setterwall

SKN EIII 237 Effekter

Befh Arthur Möller brukade vara Ie styrman ombord men tjänstgjorde som befh under ordinarie befh Wilehlm Nordströms semester. Nordström skulle ha återtagit befälet vid Sigyns ankomst till Stockholm. Nordström hade ägodelar för 1189:- ombord, däribland en Telefunken radio 475:- Han fick full ersättning. Kapten Möller begärt 2663:50, fått ut 2344:-
Däcks- och ekonomipersonal fick ut 525:- Maskinfolket 600:-
2e och 3e styrmaännen och stuert 787:50
Ingen ersättning från SKN för chefens radio.
Eldare Johansson förlorat 2 tandproteser 175:-
Kocken förlorat sitt guldur med kedja 150:-

n SKN 2.10 42 bet. 20425:- för effekter.

Egna noteringar

HISTORIK

Lastångare på 4585 brton Byggd 1921 vid Lindholmens varv i göteborg av stål. (Ex Roxen, Athaulf, Roxen) L. 115,2 B. 16.5 Tillhörig redAB Sigyn (H.Lundhren) i Hälsingborg. Inköpt i mars 41 av det nybildade rederiet från Transatlantic i Göteborg som ersättning för den Sigyn som torpederades 1.8.40 , och undergick sedan vid Lindholmen rep. & ombyggnad . Byggd för Transatlantic som Roxen men gick på grund av sjöfartskrisen under tysk flagg som Athaulf av Hamburg (August Bolten) hösten 21-april 22. Sedan åter till Transatlantic. Systerfartyg till Boren som krigsförliste

SIGYN 9.8.42

6.3.42 som Skåne och Tolken som krigsförliste 12.5.42. Roxen hade 250 ton större lastförmåga än Boren genom att hon inte försetts med kyllastrum. I övrigt var de 3 identiska. Sjösatt juli, lev aug 21. Shelterdåckd med lång hög back , 3 för- och 2 akterluckor, 2 master, 2 par bompålar, 12 ångwinschar. Tripleexpansionsmaskin 2850 ihkr 8320 dw. 3 ångpannor med 6050 kvft eldyta. Bfälsinredning i ett sammanhängande däckshuskomplex midskepps med salong på förkant oc bfh på undre bryggan. Manskapsinredn i backen i 2 plan. - 1927 gjorde Roxen en rundresa runt australien som flytande amerikanskhyrd exportutatällning. Gick sedan fram till 1939 i trafik USA-Australien. Hamnade våren 40 innanför spärren oc h låg upplagd en längre tid. Sedan insatt i malmtrafiken på Rotterdam. - ene.m. hösten 41 på resa Rotterdam- Oxelösund med kollast anfölls Sigyns konvoj kl 17.30 utanför Terschelling av 4 bombplan som inriktade sig på en 14000-tonnare som gick först i kolonnen 150 meter för om Sigyn. En bomb tog i bryggan ,den övertändes och inom 10 minuter var hon färdig. De ombv hoppade överbord eller kom klara i BB båtarna. STB båtar var sönderslitna. En bomb föll tätt akter om Sigyn som överspolades. Besättningen hade beordrats akterut, ingen fick vara i hytterna midskepps. På bryggan var Bef, styrman och begleitofficeren ensamma. Ett plan störtade brinnande i havet. - Blnd tidig haverier kan nämnas en kollision 14.3.33 i Brisbanes hamn med ss Mundalla av Melbourne och en kollision samma år på Hudson River med hjulångaren Rensslaer,varvid flera av de 150 passagera på färjan skadades.

BRAHEHOLM 9-10.8. 42

SKAKAT AV BOMBKREVADER I ROTTERDAMKONVOJ, SEDAN AV 3 MINEXPLOSIONER.

Journalutdrag

Sön 9.8.42 05.20 Avgått från Waalhaven i Rotterdam med full last av koks destinerad till Stockholm. BO & signalmatros på bryggan samt spärrballong ombord med 3 mans betjäning. Fortsatt från Hook van Holland i konvoj. kl 22.55 utsatt för bombfällning från flygplan. Ett antal bomber exploderat i närheten och skakat fartyget kraftigt. LV-splitter fallit ner ombord.

Mån 10.8 kl 02.40- 02,47 3 st magnetminor i tät följd bringats att explodera av minsveparna. Fartyget skakat våldsamt vid explosionerna. Kl 04.20 utsatt för bombangrepp av flygplan. Ett på låg höjd överflygande plan fällt en bomb som fallit c:a 8 meter från STB-sidan ungefär mitt för akterriggen,varvid fartyget skakat kraftigt.Kl 05.48 magnetmina exploderat c:a 1000 meter för om Braheholm.Fartyget skakat våldsamt.

Sön. 16.8 kl 07 anlänt till Gasverkskajen i Ropsteni Stockholm och förtöjt med STB-sidan till kajen.

Braheholm 2.12 43

K.Elgquist

Styrman

Besiktningsinstrument

Ing.Allan Zander besiktigat vid Götaverken i nov 1943.
Fartyget legat upplagt sedan 24.12 42. I dec 43 upptäcktes att vatten läckt in i torrtanken och vid invändig besiktning i densamma befunnos ett stort antal nagelskallar vara sprängda ochnaglar skräckta i spamt och växlar. Fartyget därför torrsatts vid Götaverken 25.11.43 . Vid besiktning av bottentankarna visade sig ett mycket stort antal naglar vara skräckta eller sprängda även i dessa tankar. Skadorna otvivelaktigt uppkommit 9-10.8.42 vid de svåra vibrationer fartyget utsatts för.
4955 naglar i bottenbordläggningen måste omnitas och 38 st svetsas.

Kostnad 18.915:- kr

Assurans

SKN 25.9.44 till SÅAF 150:- för besiktning
SKN 12.2.45 till SÅAF 19065:-

Se i övrigt Braheholm 1.11.41

POLLUX 14.8.42

SVÅRT SKADAD VID MINSPRÄNGNING UTANFÖR SWINEMÜNDE I TYSK TIDSBEFRAKTNING.

Rapport

Avgick tors 13.8.42 från Danzig destinerad till Sandefjord vid Oslofjorden med last av 12.000 ton mineraloljor ((På annat håll talas om att bensin läckt ur tankarna)) Djupg F 26'10" - A 27'. 36 ombv.
Minsprängd fre 14.8 kl 11.30 vid Swinemünde angöringsboj.Vind WSW 2,klart väder. 2e styrmans vakt. Utkiken just på väg från backen för att ta rorstörn. Ingen skadad. Fartyget fick bräckor midskepps och svåra skador i förskeppet men höll sig flytande och kan repareras. Sjökort: O.K der Kriegsmarine,Berlin, rättat till 2.10.41. Ingen lots.

Stettin 17.8.42
Rich. Zedeler
Befh

Journalutdrag

Tors 13.8. kl 10.30 avgått Danzig.Erhållit eskort kl 14.

Fre 14.8 kl 10.45 signalerats att eskorteringen upphör. Fartyget befann sig då i närheten av angöringsboj nr 1 å Swinemünde redd.Maskinerna stoppat och farttget drev tillsammans med eskortfartyget i närheten av bojen där 5 andra fartyg låg till ankars. Kl 11.15 erhölls order från vaktfartyget att fortsätta och ankra på redden. Kl 11.27 pejlat angöringsbojen i rv 215 distans c:a 400 meter. Fartyget styrde rv 125° och hade då västra spärr - bojen om STB samt 3 fartyg i linje framför sig. Kl 11.30 inträffade en detonation förut,troligen från en exploderande magnetmina.Fartyget sviktad våldsamt vid explosionen så att plåtar midskepps i skrovet spräcktes på flera ställen.Ur sprickorna läckte bensin ut,men sprickorna tätades så gott sig göra lät med träkilar. Fartyget fick ett stort hål förut i torrlastrummet och förpiken.Eftersom ingen brand uppstod och fartyget befann sig på grunt vatten sattes ej livbåtarna i sjön. Vakthavande maskinisten stoppade maskinerna vid explosionen.Omedelbart efter explosiinen kom två vaktfartyg längs sidan och förfrågade sig om någon blivit skadad,vilket ej var fallet. Vaktfartygen rapporterad till land och efter 1½ timme kom en bogserbåt till platsen. Lat N 54 1,3' - O. 14 17'. Under tiden hade förskeppet sjunkit så mycket att det tagit botten. Kl 15.35 anlände bärgnings fartyg och sökt bogsera fartyget som dock 17.30 fastnade i rännan utanför Swinemümde. Försök gjordes åter att ta oss in till ankarplatsen med assistans av 2 bogserbåtar och egen maskin men lyckades inte. Ankrat kl 20

Lör 15.8 kl 16 motortankfartyget Mittelmeer kommit upp längs sidan och förtöjt. Kl 17.30 börjat lossa till Mittelmeer.

Sön 16.8 Lossningen avslutats kl 06.50 då ms Pollux ansågs tillräckligt

POLLUX 14.8.42

lättad för att gå upp till Stettin. Mittelmeer lagt av sina förtöjningar kl 08,varpå Pollux lättat ankar och styrt mot Swinemünde.Kl 08.40 erhållit lots å redden. Kl 17,40 förtöjt utanför m/t Mittelmeer vid Münde i Stettin.
Djupg F 26′4′′ - A 25′9′′

Stettin 17.8.42
Rich. Zedeler

MASKINDAGBOKEN

Fre 14.8 klart för manöver kl 10.12. STB motor St 10.15, FB 10.26, St 10.30, HSF 10.35, St 10.37, FF 11.16. BB motor St 10.15, HSF 10.35, St 10.37, FF 11.16

Båda motorerna stoppades av vakth.mask. kl 11.29 p.g av explosion.Klart i maskin eft. undersökning 15.25. Varierande manöv. 15.28- 20.25,väl i maskin.Om fel i maskin, pannor, roder eller övriga maskiner även så i dubbelbotten,fundamenten,rörledningar etc har uppstått p.g av explosionen förbehålles att en noggrann besiktning senare verskställes.

Crew List

Befh Richard Zedeler, Stockholm, 25.1.88 (2.5.41) Befh sedan 1928.
1e styrman Gösta Nordberg, 2.2.06
2e styrman Henry Leander,Landskrona, 14.10.05.
3e styrman Gustaf Holmqvist, 31.12 12
Telegrafist Bengt Arnström, 12.11.14
Chief Ernst Hansson, 3.12 83
1e maskinist Anders Gunnar Leijon, 3.8.94
2e maskinist Nils Ellberg, 6.1.97
3e maskinist Henry Lindulf, Malmö, 29.7.14
Steward Erik Johanson, 17.4.06.
1e kock Gustaf Olsson, 26.8.03
2e kock Karl Lindgren, 7.5.15
Salongsuppassare Bror Johansson, 1.6.88
Mässuppassare Hugo Billing, 27.3.04
Timmerman Victor Andersson, 5.6.89
Båtsman Karl Hansson, 6.5.00
Matros Lars Larsson, 18.4.05
Matros Nils ~~xxxxxx~~ Sjödin, 1.11.05
Matros Erik Patfong, 2.1.22
Matros Karl Hellgren, 30.10.96
Lättmatros Rolf Engelbertsson, Mölndal, 28.11.19
Lättmatros Alf Karlsson ,11.12 20

Forts

POLLUX 14.8.42

Crew list forts

Lättmatros Daniel Johansson, 13.3.20
Jungman Erik Nilsson, Göteborg, 7.1.15
Jungman Sven Nilsson, 14.11 25
Jungman Stig Svensson, 8.4.22
Elektriker ~~Stig Svensson~~ Erik Nordén, 26.12.17
1e motorman Albert Karlsson, 17.5.93
1e motormanSven Ramstedt, 26.9.09
1e motorman Alexander Karlsson, 27.7.98
1e motorman Gustaf Ahl, 7.11.04
1e motorman Birger Bengtsson, Gtbg, 11.8.12
1e motorman John Rosén, 21.3.05
2e motorman Rolf Borgström, 28.7.19
2e motorman Karl Couchér, 23.11 16
Maskinelev Erik Knutsson, 6.6.19

SJÖFÖRKLARING OMBORD I POLLUX I STETTIN 22.8.42 kl 12

Förrättningen hölls inför vicekonsul Martin Frossmark.
Sakkunniga: Befh på ss Torsa,Axel Wallin, & befh på ss Bojan,Victor Fredriksson
Mäklaren Gustav Metzler u-rättats per telefon.
Journalutdrag och besättningslistan upplästs.

Befh Zedeler: Vi kom till angöringsbojen för attbyta eskort och fick signal att gå in till Swinemünde redd för attinvänta nästa eskort där. Ingen lots fanns ombord. Jag spejlade själv angöringsbojen och lade fartyget på kurs mot bojen.Chiefen kom upp till mig på bryggan för att höra om vi skulle fortsätta resan eller om vi skulle gå in till Swinemünde.Jag följde honom ner till båtdäcket midskepps då en minexplosion förut om STB skakade fartyget våldsamt.Jaggkorde mig genast underrättad om brand uppstått. Då det stod klart attså inte var fallet undersöktes skadornas omfattning. Livbåtarna klargjordes men firades inte. Pollux hade ej avmagnetiseringskabel. Kursanvisning erhållits av Kriegsmarine.Förliga pumprummet och förpiken vattenfyllts. I övrigt inga stora läckor.

2e styrman Leander: Vakt på bryggan.Hade justgått in i karthytten för att lägga ut pejlingen i kortet då explosionen inträffade. Jag sprang fram för att se vad som hänt och om eld utbrutit. Jag visste att djupet var 12-13 meter och attingen direkt fara förelåg. Vakthavande maskinisten på eget initiativ stoppat maskinerna. Jag gick sedan ner för atttala med befh som sade att vi endasthade att avvakta närmare order.

3e maskinist Lindulf: Jag stod vid manöverdurken och kände hur den lyfte sig vid explosionen.Jag stoppade båda maskinerna ögonblickligen men blev kvar i maskin tills alla de andra lämnat ,sedantog jag maskindagboken och lämnade också maskinrummet c:a 4 minuter efter det exploisonen inträff

POLLUX 14.8.42

at .Jag såg sedan efter om vi skulle gå i livbåtarna. Då ingen fara förelåg gick jag ner i maskin igen för att se att allting var iordning. Jag hade dessförinnan bytt kläder och försett mig med de nödvändiga handlingarna,sjöfartsbok mm Jag stannade i maskin tills 2e maskinisten avlöste mig. Jag hade frivakt när fartyget fortsatte.

Lättmatros Engelbertsson: Jag befann mig på akterkant midskepps och hade just avlösts vid rodret när explosionen inträffade.Jag sprang akterut och såg förut om eld uppstått,men då detta inte var fallet, tog jag min sjöfartsbok och livbältet och gickupp till min livbåt.Den firades till däcksnivå. Befh varskodde om att ingen fara förelåg att vi skulle sjunka ...rför vi stannade på däck.Vi avvaktade sedan kaptenens vidare order.

Jungam Erik Nilsson: Stod till rors och hade just avlöst Engelbertsson då explosionen inträffade.Såg en vattenpelare förut.Sprang till livbåtarna,sedan till hytten för atthämta sjöfartsbok mm. Jag hjälpte till att fira livbåten men gick inte i den eftersom befh meddelat att ingen fara förelåg.

1e motorman Bengtsson: Var i maskinrummet, i STB maskinförråd för att a laga en separatorrem.Vid explosionen sprang jag fram till lejdaren och såg att 3e maskiniste stoppade maskinerna.Jag gick sedan upp till BB livbåt och hjälpte till att klargöra den.Den firades inte.Sedan avvaktade vi order från befh.

KK memorial 1.10.42 Ej för publicering

Orsak:minsprängning. Ex Officio. Bo Bersgtröm

Telegram till UD från Berlinlegationen 19.8.42

Stettin bekraeftar Pollux infoerd Stettin alla vaelbehallna sjoefoerklaring fredag.

Brev till J.Setterwall,UD från Berlinlegationen 19.8

Broder!

Åberopande din telefonpåringning igår ber jag få meddela att vicekonsul Frossmark vid konsulatet i Stettin idag bekräftat att Pollux minsprängts utanför Swinemünde,varvid ett stort hål uppstod i fartygets ena sida. Det har däefter inbogserats till Stettin där det nu lossade sin last. Ingen av besättningen hade skadats.Sjöförklaring kommer att upptagas i slutet av veckan och fartyget förmodades därefter gå till Sverige.Jag fäste herr Frossmarks uppmärksamhet på angelägenheten av att konsulatet i händelse av krigsskador å svenska fartyg omedelbart telefonledes underrättade beskickningen härom samt skriftligen rapporterade till UD, Kanske bör jag tillägga att Vendel f.n icke är i Stettin.

Din tillgivne
Eric von Post.

POLLUX 14.8.42

Brev till SKN från rederiet,Trelleborg 17.8.42

M.T.Pollux

Enligt meddelande som erhölls den 15 ds på e.m har detta fartyg skadats genom att gå på en mina i tarkten av Swinemünde. Enligt meddelande idag ligger båten nu i Stettin och upplossar sin last av,efter vad vi förstå, c:a 9000 ton oljor och bensin.Skadorna är synbarligen tämligen stora . Vi förstå att minan tagit i stäven.

Doflein,Hamburg 18.8. i brev till SKN.

Omlastning till andra fartyg pågår i Stettin. 3000 ton bensin har redan omlastats till tankern Mittelmeer. Pollux troligen utlossad i slutet av veckan och repareras troligen i Hamburg.

Oslo 20.5.43 skrev Statens Varekrigsforsikkring till SKN,

M/T Pollux

Drtte skib avgikk Stettin 14.8.42,bestemt for Norge, lastet med 1000 ton solsikolje og 1000 ton rapsolje.Den 15.8 stötte skibet mot en magnetisk mine utanfor Swinemünde hvorved der opstod lekkasje og dic. andre skader. Pollux returnerte med hjelp av bergningsdamper til Stettin,men gikk senere til Kjöbenhavn ,hvor lasten blev losset og med 4 andre skibe sendt til Norge. Vi tillater oss å forepsörre om Pollux er forsikret i SKN og om de har kjennskap til om der i anledning av havariet vil bli gjort op havarigrossedispasje.

SKN svarat,Sthlm 24.5.43

På grund av vårt relativt mycket begränsade ansvar ha vi icke tagit någon närmare befattning med haveriet. Såvitt vi hava oss bekant blev Pollux utlossad i Stettin,där lasten omlastades till andra fartyg, vilka fullföljde resan underdet att Pollux reparerades i Hamburg. Något därutöver känna vi icke till om detta haveri.

SKADESPECIFIKATION, Malmö 7.9.42

Besiktning i docka 31.8-1.9.42 65 foliosidor plus 5 bilagor.
60 sidor upptar plåtskador i skrovet.
Explosionen drabbat förpiken,djuptanken,övre och undre torrlastrummet, pumprummet mellan sommartankdäck & huvuddäck,kollisionsskottet,backdäcket STB & BB och utrustning på och i backen inkl brädgångar om BB, ankarspelet,kabelgattet, luftrör, kättingrör, kättinglår, kabelgattet,gastäta luckor etc. C:a 20.000 nagel omnitas i däck och bordläggning, skott etc.

Diverse skador

Däcket omdrives över karthytten,radiohytten och telegrafistens sovhytt.
Durken omlägges i kylrummet.
Hyllor i Kyl- & proviantrum förnyas.

forts

POLLUX 14.8.42

Ny spis i köket,nya golvplattor i köket.
Ett nytt dävertstativ, ny stormlejdare.
Tyfonanläggningen repareras.
Div. rörledningar och el värmesystemet repareras.
Kommod & tvättställ fastsättes i telegrafistens hytt.
Radioapparater i befh & chiefens hytter justeras.
En kronometer och ett skeppsur repareras.
Moskitnät i dörrar och ventiler förnyas där så behövligt.
Kylskåp midskepps efterses.
Stora instrumenttavlan i radiohytten fastsättes.
Nya wc-stolar i befh och chiefens badrum.

I maskin

1 st mellanbotten å STB förliga cylinder förnyas.
Alla hjälpmaskiner,pannor,pumpar öppnas och ses igenom. BV öppnas.
Alla fundament undersökes. Alla rörledningar genimgås. En pump och en länslåda förnyas. Alla lastledningar provas. Styrmaskin öppnas. Rodret och propellern avtages för besiktning. Propelleraxlarna indrages.
osv osv

Förstörda inventarier

180 glödlampor, 7 lampkupor, 1 bordslampa i 1e maskinistens hytt, en Remington skrivmaskin, en telefon på backen, en byrå av ek, mattor i kart- & styr hytt, in mängd förråd i backen, glas & porslin i 3 pentryn och i mässarna, i kylrummet t.ex förstördes 14 glasskålar till salongen,6 stora glasskålar och 8 assietter till befälsmässen.
I köket förstördes bl.a 2 soppkittlar,em kaffekanna i emalj,4 backar i aluminium, en kryddkvarn,en glassapparat,3 emaljkastrruller,en emaljerad stekpanna, eb soppslev etc

I Proviantförrådet & kylrummet

Förstördes bl.a 1400 ägg, 11 flaskor vin, 14 flaskor sprit, 14 kg kallskuret, 3 glas syltade tomater, 12 burkar saltgurka,14 flaskor saft, 11 flaskor ättiksprit, 7 flaskor essenser, 12 kg kaffe, 1½ låda kex, 3 flaskor. vinättika, 11 flaskor biffsteksås, 6 fl. tomatsås, 3 glas Skånsk senap, 4 glas oliver, 3 glas apeslinmarmelad, 8 glas syltlök, ½ kg kryddor, 6 glas pickles, 12 glas ättiksgurka, 5 kg the, 10 kg mannagryn, 1500 cigarretter, 35 kg havregryn, 20 kg margarin, 15 kg smör, 8 kg medvurst, 3 kg tomater, 5 kg ost, 10 kg potatismjöl, 10 kg stekflott, 13 flaskor grädde, 2 kg kakao. 50 kg strösocker, 30 kg färska grönsaker, 4 burkar köttextrakt, 30 kg fläsk 20 kg färskt kött ,2 glas Curry.....quite a mess. Med nedramlade hyllor.

Assurans

Pilkux reparerades vid Kockums i Malmö på 65 arbetsdagar med dockning den 31.8.42. Rep. kostat 946.000:- kr varav rent plåtslageri i skrovet

Reparationen klar 21.11.42.

POLLUX 14.8.42

gick på 769.545:- kr
SKN noterat att Pollux 25.7- 24.8.42 gick i tysk charter för resor i Öster sjöfart, till tyska Nordsjöhamnar och till Oslofjorden.
SKN endast täckt 1/200-del Kasko
SKN 12.9.44 löst dispache (Hasselrot) för 2350:- kr
SKN 12.10.44 till red AB Bellatrix betalat 2244:02 för skada & kostnad.
Rederiets generalräkning slutade på 987.131:67.
Dispachekostnaden drogs av från det belopp SKN dömts betala av dispachör P.G.Hasselrot 12.9.44. SKN skulle annars betalat 4894:02 till rederiet.
Pollux reparation var klar 21.11.42

Eget.

Historik

Se: Pollux 21.4.43 (bombskadad i Stettin)
Pollux även utsatt för minskakning 10.3.43.

(Pollux var systerfartyg till Castor & Procyon.)

MARY 15.8.42 Ej krig.

KOLLIDERAT MED SS BORE PÅ MÖRKLAGD ANKARPLATS VID KIEL - SATT PÅ GRUND.

Rapport

Avgick Gävle ons 12.8.42 destinerad till Hamburg. 1995 ton järnmalm. Djupg F 18′6″ - A 18′8″ 18 ombv

Lör 15.8 kl 21.20 med c:a 2 knop på ankarplatsen vid Kiels fyrskepp i stillt väder med NO ström, intensivt mörker,klar luft kolliderat med ss Bore av Stockholm. Befh vakt, utkik på backen. Läck under lastvattenlinjen i BB kolbox midskepps,satt på grund för att inte sjunka.Flott efter 83 timmar med hjälp ab bärgningsfartyget Hero av Hamburg samt ankarspelet.-Bore till ankars iakttogs först c:a 1 streck om STB c:a 5 minuter före kollisionen.

Journalutdrag

Ons 12.8 kl 00.30 avgått Gävle.Lämnat lotsen 01.45.

Tors 13.8 kl 05 passerat Landsort.

Fre 14.8 19.45 passerat bojen vid Sandhammaren,

Lör 15.8 kl 21.15 anlänt till Kiels fyrskepp och fått order att ankra på grund av brist på lotsar. Intensivt mörker rådde.Ingen vind, NO ström. Då Mary manövrerade in på ankarplatsen råkade hon under STB-gir med sin BB-sida törna mot stävskenan och ankarkättingen på ss Bore av Stockholm. Ankrat 21.25,BB + 45 famnar. Det befanns då att fartyget var svårt läck. Från BB kolbix strömmade vatten in i stockhål och maskindurk. Inge hjälp erhölls trots upprepade signaler med ångvisslan och morselampa från bryggan, " D.V."(= "Jag har sprungit läck och behöver omedelbar assistans.") Tätningspresenningar uthängdes och kolen i boxen började lämpas för att komma åt läckan. Kl 22.30 hivat upp för att sätta fartyget på grund för att rädda fartyg & last.Rundat fyrskeppet och styrt StO. Tog botten kl 23. Inget vatten i rummen.Pejlat runt om fartyget. Jämn sandbotten. Djup förut 18′6″ - A.19′. Två tätningspresenningar hängdes åter ut på sidan för att komma åt läckan från utsidan men hade ingen inverkan i den starka strömmen Kolen lämpades fram i boxen för att komma åt läckan men vattnet steg för högt i boxen.En ställning hängdes ut på sidan med läckan låg för djupt och kunde ej upptäckas. Trots länsning stod vattnet i stockhålet 23.30 så högt att fyrarna måste släckas.Befälet samt matroserna Olsson och Ivarsson höll skeppsråd och den allmänna meningen var att det varit absolut nödvändigt att sätta fartyget på grund. Orsak till olyckan: Avskärmade lanternor på grund av mörkläggning. Vattnet stiger hastigt i maskinrummet och börjar även stiga långsamt i lastrummen.

Sön 16.8 Kapten gått iland med en fiskebåt kl 08 för att kontakta mäklaren rederiet och assuransen. Kl 08.30 kom en motorbåt från fyrskeppet långs sidan och frågade om de kunde stå till tjänst med att sända telegram o.dyl. Under dagens lopp anlände olika motorbåtar från Kriegsmarine och gjorde förfrågningar.

MARY · 15.8.42

Mån 17.8 Tyska marinfartyg minsvept och lagt ut bojar till fartyget samt gjort lodningar. 1ans och 4ans tankar läns, tank 2 full. Satt fram uret en timme. Kl 11.40 anlände bärgningsfartyget Heros från Hamburg långs sidan. Dykaregått ner 12.20.Läckan prov. tätad kl 15. Kl 16 lagt ut SBB ankare + 90 famnar. Börjat länspumpa fartyget 16.25. Ingen vind,klar luft.

Tis 18.8 kl 08 last- & maskinrum läns. Länsar rännstenar o tankar med maskinpumpen. Fartyget läns kl 13. Ett flottagningsförsök misslyckats.Stuckit fyr i pannorna. Svag bris, klar luft.

Ons 19.8 kl 08 pejlat rummen. 4'i rum 1, 12'i rum 2,4"i rum 3 och 4'i rum 4. C:a 5 ton i förpiken. Djupg F 18'9" - A 19'. Kl 10 kom Heros med folk från land för att lossa lasten. Kl 11 togs Mary flott med hjälp av ankarspelet. Vind OSO 3 tvärskepps .Klar luft. Vattnet stigit c:a 1". Kl 11.30 mött pråmarna som skulle varit långs sidan kl 07. Kl 11.40 maskinen klar, fått lots ombord.Kl 11.55 lagt av bogserbåten. 12.30 ankart för kontroll Arbetarna gått iland 13.15. Hivat upp och fortsatt 15.20. Ankrat u tanför Holtenau 14.35 lotsen gått iland.

Tors 20.8 Arbetare från verkstaden varit och satt en cementkista på insidan.Inpsektören 16.30 utfärdat sjövärdighetsbevis för gång under dagen genom Kanalen till Hamburg.

Fre 21.8 Avgått från Holtenau 07.10. Anlänt Kohlenhafen,Hamburg 22.15.

Lör 22.8 Börajt lossa med 2 kranar i läktare kl 08. Lloyds besiktigat läckan kl 11. Börjat svetsa en plåt (400x600mm) på utsidan över läckan kl 16.45. Arbetet klart 21.20.Lossningen slut för dagen kl 22.

Sön 23.8 lasten utlossad 17.55. Avgått 18.05 med lots ombord. Ankrat utanför Brunsbüttel 20.30.

Mån 24.8 Avmagnetiserat 07.30- 09.20. Avgått från Brunsbüttel 09.40 mot Emden.

Fre 4.9 Avgått från Stettin 08.45 Lämnat lotsen vid Swinemünde 12.45. Kl 24 Smygehuk i NWtN,distans 5'.

Lör 5.9 passerat Sandhammaren 02.50. Anlänt Sölvesborg 05.35 och gått in till varvet.

Ons 23.9 efter avslutad reparation avgått från Sölvesborgs varv kl 09 under lots ledning. Kompenserat kompasserna. Kl 12 lämnat lotsen.

C.Ohlsson

Befh

(Utdraget från 23.8- 23.9 från SKN EII dispacher)

Maskindagboken SKNEIII 241

Lör 15.8 SB 21.13 HB 21.14 FF 21.15 FB 21.18 stopp 21.20 FF 22.20 HF 22.25 FF 22.30 Stopp 23.00

Kl 21.15 började vatten komma in i maskin och eldrum från BB kolbox.

MARY 15.8.42

Barlastpumpen satte genast igång men kunde ej hålla läns. Frånk 22.20 till kl 23 medan maskinen var igång var stormlänsventilen öppen. Barlastpumpen gick för fullt men vattnet steg fortfarande. Kl 23 tog fartyget botten. Kl 23.30 gick vattnet upp i eldstäderna. Fyrarna rakades ut,barlastpump och dynamo stoppades. Maskinrummet fylldes med vatten.

Sön 16.8 Maskin- & eldrum vattenfyllda.

Mån 17.8 Bärgningsbåt börjat länspumpa maskin-& eldrum.

Tis 18.8 Maskin- & eldrum länspumpade.Dynamon stått helt under vatten och tagit skada. En el. rostknackningsapparat förstörd av vattnet. Ampere- & voltmeter förstörda. 4 manometrar och en vacuumeter förstörda. Kopplat ånga från bärgningsbåten till barlastpumpen och länsat ut maskinköl, rännstenar i rummen,tunnel,tankarna II och III,för-och akterpikar. Stuckit fyr i båda pannorna på e.m.

Ons 19.8 Tagit upp ånga på båda pannorna.Länsat från Tankar,rum och maskin-kölen. Gjort maskinen klar till 11.30. SF 11.45 FF 11.55. FB & stopp 12.30 Varierande farter 14.15-14.30. Stopp 14.30. En gammal lappad läck i botten på H.T-cylindern har gått upp genom avkylning då maskinrummet vattenfylldes. Buntlagret värmer.

Tors 20.8 Hållit ånga på båda pannorna. Länsat från köl & tankar. Kannringar och ventiler i barlastpumpen slitna.

Fre 21.8 Gjort maskinen klar till 07. Varierande farter under dagen vid färd genom Kielkanalen. Stopp och väl i maskin 22.10.

A.Bäckström E.Månsson
smörjare Övermaskinist

KK vol 105

Crew list

Befh Karl Wilhelm Olsson, Villa Ängstugan, N.Vägen 29,Värnamo,19.5.78
Fört Mary 1936-nov 39,3 mån 1941 och från 22.7.42.
1e styrman Elof Jonsson, Önnestad, 18.8.01 (2.2.40)
2e styrman M.Johansson, 9.11.84
Chief Ernfrid Månsson, Hälsingborg, 1.2.93 (Aug 40)
2e maskinist B.Anderzon, 12.9.90
Stuert J.Jönsson, 10.9.96
Kock S.Everstedt, 30.3.97
Matros Rudolf Andersson, Morlanda, 8.5.93 (2 år ombord)
Matros R.Ivarsson, 10.4.14
Matros R.Olsson, 26.7.00
Lättmatros K.Hägglund, 26.12.15
Jungman David Johansson, Sölvesborg, 12.7.22 (10 mån)
Jungman R.Hansson, 16.8.25 i Oregon.
Smörjare A.Bäckström, 12.7.93

forts

MARY 15.8.42

Crew list forts

Eldare G.Alli, 2.9.14
Eldare R.Larsson, 12.11.17
Eldare N.Albin, 31,5.96
Lämpare G.Lundell, 12.10.20

SJÖFÖRKLARING I SÖLVESBORG 14.9.42 kl 10

Lastägare Firma Huss A/G i Dortmund.
Kaskoassuradör:Mälaren,Stockholm.
Skeppsredare Oskar Paborn närvarande.
Sa[illegible]unniga: Fartygsinspektör A.Indebetou & sjömanshusombudsman W.Möller.

Frågor: 1) På vilket avstådn befann sig mary från Bore då den STB-gir påbörjades som föranledde kollisionen?

2) Hade fartyget tillräcklig styrfatt vid girens utförande eller tog den NO strömmen Mary ner mot Bore?

3) Hur var fartygens lanternor avskärmade?

Befh Olsson: Mary fört sidolanternor, en topplanterna och en akterlanterna, samtliga avskärmade enligt tyska Marinens föreskrifter,medelst plåthuvar, riktade nedåt, varigenom inte själva ljuskällan utan endast skenet synts. Innan Mary skulle passera fyrskeppet hade på fartygets signal med begäran om lotshjälp en lotskutter kommit tillstädes på ett avstånd av c:a 15 meter från fartyget.Mary varit c:a 100 meter från fyrskeppet,som närmast, och kollisionen inträffat c:a 300 meter Norr om fyrskeppet. Mary börjat gira STB c:a 500 meter från Bore och i vanliga fall skulle Marys fart räckt som styrfart men på grund av den NO strömmen drevs Mary tydligen ner mot Bore.Befh kan ej beödma Marys fart vid giren. Han förmodade att Bores lanternor,som visat 2 vita sken, ett i fören och ett i aktern, synts på en sjömils avstånd. Lanternorna lyst runt horisonten men på grund av avskärmningen avgivit sämre sken än normalt.

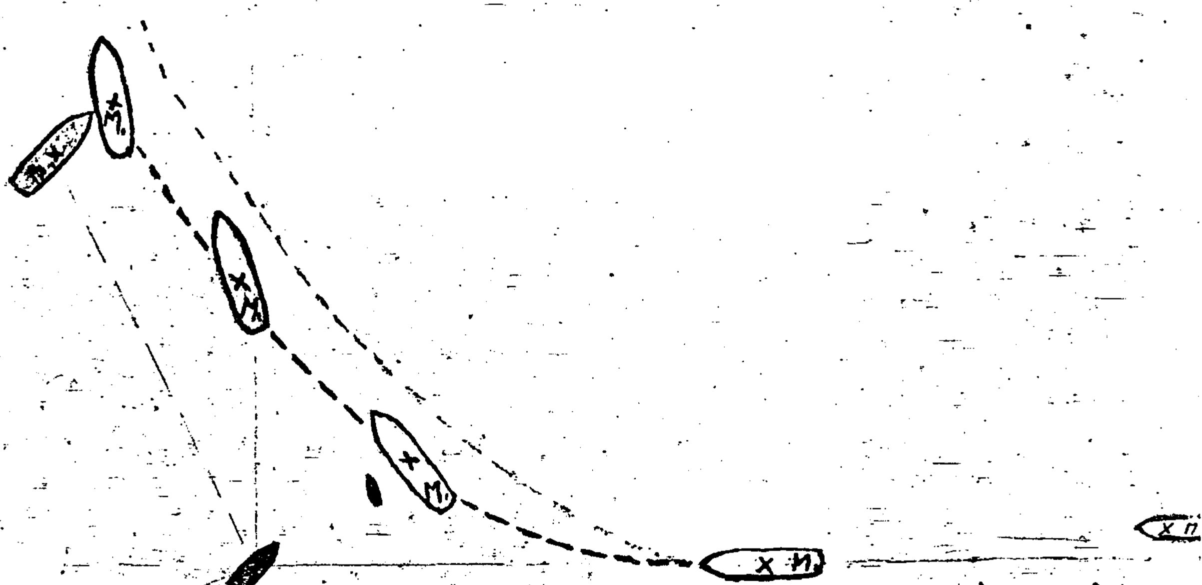
1e styrman Jonsson: Vakt 18.30-24 den 15.8. Befh varit på bryggan så gott som hela tiden.Vid kollisionen stod jungman Johansson till rors,matros andersson utkik. 2 andra fartyg låg till ankars i närheten av bore ,och båda dessa hade fört vardera 2 vita avskärmade lanternor. Lysena som befunnit sig på Marys STB-sida,N om fyrskeppet, hade synts på ungefär en sjömils avstånd. Mary påbörjade sin STB-gir 3/4 eller 1 sjömil från Bore och hade legat så gott som stilla när giren påbörjades varefter farten ökats till ungefär ½ knop. NO ström tydligen satt Mary ner mot Bore. Kollisionen inträffad ½ sjömil N. om fyrskeppet. Mary satts på grund 2-2½ sjömil norrut från tyska kusten.

Chiefen Månsson: Vakt i maskin 18.30-24. Ej varit på däck under den tiden.

MARY 15.8.42

Ankail.





φ=N 54° 29,'8
λ=O 10° 17,'8
(Pos. Hemlig).

7040 m. till angöringsboj nr. 2



 "MARY". 78 meter

 "BORE". 69 meter.

 KIEL fyrskepp: ca: 40 meter.

 LOTSBÅT.

MARY 15.8.42

Ungefär 30 minuter efter kollisionen forsade vattnet in i ångpannans eldstad Inte varit annat att göra än att sätta fartyget på grund.

Matros Andersson: Utkik på backen, Ungefär 10-15 minuter före kollisionen hade en lotsbåt anropat Mary från 30 meters håll och i megafon meddelat att ingen lots fanns att få och att Mary skulle ankra. Mary som närmast varit c:a 300 meter från fyrskeppet som då var om BB. Norr om fyrskeppet eller på Marys STB-sida var flera vita lysen synliga från 4-5 ankarliggare 2 avskärmade lysen syntespå Bore, ett för och ett akter.De lyste inte klart och markerat men hade dock synts på c:a 1000 meters håll. Mary påbörjat sin gir c:a 300 meter från Bore, med ringa hastighet men styrfart. Först sedan Mary ankrat hade man förstått att det funnits ström i vattnet. Ej själv sett skadorna. Mary efter ankarlättningen gått ½-timme fram till det hon sattes på grund.Då låg kusten 500-600 meter i StO.

Jungman Johansson: Till rors. Befh på bryggan hela tiden.Fått syn på Bores vita lysen på c:a 300 meters avstånd om STB, och på samma sida vita lysen. från 3 eller 4 andra ankarliggare. Mary inlett sin gir c:a 200-250 meter från Bore. J. uppskattat Marys fart till 3-4 knop.

KK memorial 22.10.42

Orsaken till kollisionen kan med ledning enbart av det ena fartygets sjöförklaring inte bedömas,men vill det synas som om befh genom oförsiktig navigering till störtsa delen vållat kollisionen. Befh hade vid fyrskeppet kunnat göra sig undekunnig om att NO ström var rådande och han borde ha passerat akter om Bore i st.f att söka gå för om henne. Detta så mycket mera som trycket i pannorna med anledning av förestående ankring med all säkerhet varit betydligt reducerat vid tillfället ,varför en kraftig back- eller frammanöver som påtvingats inte kunnat göras så effektiv som nöden krävde. Befh uppgift att hans och de ankarliggande fartygens lanternor "brunno klart" går stick i stäv med de upplsyningar som lämnats vid sjöförhöret av såväl befäl som manskap. Lanternorna voro partiellt avskärmade och att detta menligt inverkat på lysvidden säger sig självt. Eftersom lanternorna synts på c:a en sjömils avstånd borde befh ha kunnat manövrera sitt fartyg klart av ankarliggarna om nödig försiktighet ur sjösäkerhetsstynpunkt blivit vidtagen.

Ex officio
Bo Bersgtröm

Kapten Olssons svar till KK på begäran om Yttrande .

Kapten Olsson skrev, Värnamo 2.11.42, till KK Sjöfartsbyrån efter att ha erhållit en avskrift av memorialet:

T. svar å eder skrivelse av 22.10 ber jag få meddela. För att ej behöva taga risken och komma in i något minbälte,fördedrog jag att ankra för omm ss Bore. Jag kände till att strömmen var med,men den var starkare än jag

MARY 15.8.42

beräknade. Trycket på pannorna hade ej gått ned.Att vi skulle ankra fick vi meddelande om från lotskuttern. Lantärnorna voro avskärmade men de brunno klart. Ankarliggarnas lantärnor syntes innan vi kom till fyrskeppet. Att jag genom oförsiktig navigering skulle vara orsak till kollisionen kan ej vara med verkliga förhållandet överensstämmande. Jag har alltid varit mycket noga medatt följa de anvisningar jag erhållit av de tyska myndigheterna angående segling och ankring. Orsaken till olyckan var mörker och strömsättning.

Högaktningsfullt

Carl Olsson

(Bo Bergström skrivit i marginalen i bläck: " Högra nordliga och närmaste del av ifrågavarande tyska minfält befann sig omkring en nautisk mil från fartygets uppankringsplats varför ingenting hindrade befh från att under ankringen ha gått akter om Bore. Sthlm 5.11.42

Bo Bergström

Bores uppgifter

Sveabolagets ss Bore, 1328 brt, Byggd 1910, var på resa Hargshamn-Holtenau för order med 1938 ton järnmalm då Mary törnade på henne. Bores befh insände en Sjöolycksrapport från Skelleftehamn 2.11.42 men det föranledde inge sjöförklaring:

Bore hade ankrat i väntan på lots vid Kiels fyrskepp kl 21,10 lör 15.8.42, STB + 30 famnar,och blev påtörnad omkring kl 22.15. Ingen skada på ankarkättingen då den upphivades 07.38 sön 16.8 . Ankarplatsen anvisad under strängaste förtroende och därför är inte några positioner journalförda. Bores lanternor var avskärmade enligt tyska marinens föreskrifter. Dock var det vid tillfället ännu inte nermörkt utan kunde man gott iakttaga fartygen även utan ankarlanternor.

SKNEII Dispacher

Besiktning i Holtenau 19.8.42

Mary i Holtenau 19.8 fått sjövärdighetsintyg för fortsatt resa till Hamburg sedan läckan ytterligare tätats och en cementkista anbringats.Läckaget var den 20.8 obetydligt. Genom det i maskin inkomna vattnet hade maskinens brukbarhet inte förminskats.

Besiktningsinstrument Sölvesborg 5.9.42.

Skadorna vid magistratsbesiktning värderats till 47000:- kr

Bordläggningen BB: 3 plåtar förnyas,3 riktas,11 spant riktas inkl kontraspant.5 fack stringevinkel förnyas.Skräckta nagel i rodret förnyas. mm

Maskin: Länsledning,pejlrör och trummor öppnas för besiktning.

Genomgång av allt maskineri,målning, rengöring.

Alla högtrycksrör till huvudmaskin som vattenskadats losstagas, glödgas, provas,omisoleras och återplaceras. Forts

MARY 15.8.42

Ny isolering på huvudmaskinens cylindrar,35 kvms svartplåt (Klädselplåt) förnyas. Pannornas stommar och gavlar omisoleras.Skadade manometrar förnyas i eldrummet mm mm

Förlorade däcks- & maskininventarier upptagits till 14000:-

Reparation i Sölvesborg

Kostat totalt 52.855:- kr

Den prov. rep i Hamburg utfördes av J.Basilius & R.Laddey och bestod i påsättning av en dubbleringsplåt över läckan jämte svetsning. RM 425:-

Dispachen friat SKN.

Dispache given i Stockholm av Per Hasselrot 11.3.43 friat SKN från allt ansvar och lagt ersättningsskyldigheten på Mälaren.

Fartygets enskilda civilhaveri kr 126.855:34

SKN endast erlagt 650:- i dispachekostnad.

Hasselrot skrev 11.3.43 till SKN att " Som ni behagade finna,har jag beträffande principfrågan kommit till samma resultat som KK sjötekniske konsulent,men jag har icke vågat vara så helt positiv i mina uttaladen. Förvisso är dock,jämlikt de rätt komplicerade faktiska förhållandena , saken ett tveksamt gränsfall. Jag har då också funnit laga anledning ha förelegat att nu påkalla prövning av även Eder ersättningsskyldighet samt att i anslutning härtill påföra Eder någon utredningskostnad."

SKNEIII 241 HANSSONREDERIERNA I VÄSTERVIK TILL SKN 8.9.42

...Efter bärgning och provisorisk reparation fick båten sjövärdighetsbevis att lossa malmlasten i Hamburg.Efter ytterligare prov. reparation i Hamburg fick båten gå i barlast till Emden för fullgörande av en kolresa till Kratzwieck.Ångaren avgick därefter i barlast till Sölvesborgs varv, och står nu i torrdocka därstädes. Då kanske haveriet kan komma att beröra Eder hava vi härmed velat underrätta Eder om detsamma.Kaskoassuradör är Försäkrings AB Mälaren i Stockholm .

SKISSEN kommer från SKNEIII 241,och ligger löst i mappen utan referenser ens till sjöförklaringen.

Av SKN begärd promemoria från Bo Bersgtröm,KK

daterad Sthlm 15.11.42,beskriver kollisionen och avger de omdömen som finns i memorialet,med följande tillägg:

" I detta sammanhang förtjänar det dock att nämnas att det i rapporten omtalade mörkrets täthetsgrad icke varit av ngn avgörande betydelse utan ha med all säkerhet ävenkonturerna av ankarliggaren framträtt på något 100-tal meters avstånd. Jämföras nämligen de båda fartygens i "Rapport om sjöolycka" ,punkt 10, gjorda anteckningar,finner man att Marys skeppsklocka visat svensk tid under det att Bores,som var 55 minuter

mera, tydligen varit framställd en timme till tysk sommartid. Med andra ord, de båda klockorna gingo respektive en och två timmar före GMT. - Kollisionen inträffade i lat 54 30′den 15.8 varför solen icke kan hava befunnit sig så långt under horisonten kl 21.15 att det vid tillfället vart "nermörkt." Med stöd av vad här anförts och i övrigt av vad i handlingarna förekommit,får jag som min åsikt uttala,att, frånsett ankarliggarnas approximativa positionsbestämningar, omständigheterna varit sådana att Bores avskärmade lanternor,till följd av mörkläggningen, icke kan hava medverkat vid ombordläggningen.

3. Säeskilda anmärkningar: Av tillgängliga handlingar framgår icke om man ombord på Bore hunnit med att sticka kätting på ankaret för att på sätt mildra verkningarna av kollsiionen. Bores ankarplats torde icke hava legat i helt nordlig riktning från fyrskeppet utan har fartyget snarare varit liggande NNW om detta.

Sthlm 15.11.42

Bo Bergström

Historik

Se Mary 3.12 42

Se även Mary bombad 2.3.41

WASABORG 15.8.42

SKAKATS AV TRE MAGNETMINEEXPLOSIONER I ROTTERDAMKONVOJ.

Journalutdrag

Lör 8.8.42 kl 10 avgått Luleå destinerad till Rotterdam med järnmalmslast.
Djupg F 16′3″ - A 16′9″

Lör 15.8 09.45 fått en tysk ontrollofficer med signalmatros ombord i Cuxhaven.Fortsatt i tysk konvoj, som nr 3 i BB kolonn. Kl 17.05 två tätt på varandra kraftiga minexplosioner vid STB kolonn,varvid starka vibrationer kändes i fartyget. Huruvida skador uppstått kan ej nu avgöras.

Sön 16.8 kl 12.40 våldsam minexplosion i STB kolonn varvid särdeles krafti vibratiuon förmärktes ombord.Kompassen börjat visa tendenser till slöhet. Kl 19.10 lots ombord vid Hook van Holland. 22.15 förtöjt i Waalhaven i Rotterdam.

Mån 17.8 kl 07 börjat göra klart för lossning. Vid öppnandet av luckorna befanns vatten ha inträngt i rum I STB genom en växel.

J.Jacobsson 1e styrman

N.Andersson 2e styrman

Rotterdam 18.8.42
A.Fagerberg
Befh

REPORT OF SURVEY 18.8.42

Some rivets & seams of the 3d and 4th plate of the 3d strake under the sheerstrake on STB side started and leaking.

D.van Wetering repaired for kr 167:23

N.V.Observator,Rotterdam repaired the compass kr 31:88

Assurans

Rederiets generalrräkning 28.2.43 slutat på 307:88

SKN ersatt hela beloppet 22.4.43

Historik

Kollision 28.5.42 - ingen historik

GUNNAR 17.8.42

BORDLÄGGNINGSSKADOR VID NATTLIG BOMBRAID MOT DANZIG-NEUFAHRWASSER.

Journalutdrag

Mån 17.8.42 kl 09.25 fått lots vid Danzig-Neufahrwassers redd,hivat upp ankaret ich ingått till Neufahrwasser samt förtöjt i väntan på order att lossa. Djup6.F 14'10" - A 17'2" BB-sidan mot kajen. På natten ett kraftigt flygangrepp. En större bomb exploderade på andra sidan av floden varvid fartyget av tryckvågen krängde STB över,slog BB-sidan hårt i kajen och sedan rätade på sig.

Ons 23.9 Kl 12 avgått från Danzig till Gotenhafen och ankrat på redden där 13.25. Innan påbörjad lastning upptäcktes en läckande nitnagel om BB strax ovan vattenlinjen mitt för lucka 1.Nageln slogs ut ocn en bult skruvades dit.Under detta arbete märktes bucklor i närliggande plåtar.

Ons 30.9 efter utlossnign i Malmö kl 08 förhalat till Kockums varv för pannreparation. I samband hämed insattes 7 nya nitar mitt för lucka I. Samtidigt observerades bucklor i BB bog och i BB-sidan midskepps,alla i lättvattenlinjen,och samtliga bucklor och skräckta naglar ha troligen uppkommit vid bomberdemanget i Danzig 17.8.42.

Ombord 1.10.42
Axel Wallèn
Befh (1936-44)

Besiktningsinstrument 28.2.44 Sölvesborgs varv.

Bucklorna i BB-sidan reparerats för 3160:- kr
2 plåtar förnyats, en kapats och förnyats, en riktats på plats liksom 2 spant. 13 fack garneringscement & 4 fack pännstenscement förnyats.
Vid detta tillfälle reparerades skador från en kajkollision i Gävle 5.2.44 och en grundkänning i Kielkanalen 4.12 43 för 10.815:-

Assurans

SKN ersatt 4.4.44 till SÅAF 3638:80 inkl vissa utgifter SÅAF haft.

Historik

Se Gunnar 8.10.42 Rysk torped missat fartyget.

(Gunnar förliste som Otic 14.10.48 på ett vrak vid Swinemünd

HEMLIG

SUECIA 16.8.42

FÖRLORAT KONVOJEN PÅ GRUND AV MASKINSKADA - TORPEDERATS

Rapport

Avgick 5.8.42 kl 14.30 från Sydney,N.S destinerad till Liverpool. Last av 6232 ton styckegods från NY och Baltimore,omfattade 2000 ton stål, 2000 ton fosfat, 1232 ton styckegods, 600 ton pappersmassa, 400 ton tobak. Bunkers: 340 ton dieselolja/ 8 ton per dygn. Djupg. F. 23'07"- A25'03'' 34 crew, 8 manliga och 4 kvinnliga passagerare 46 ombv. Torpederat sön 16.8 kl 09.45 lat N. 55 43'- W.25 58'i W. halv storm med grov västlig sjö. God sikt. 2e styrmans vakt. Utkik på bryggan. 17 skadade en död. Torpedhål i Maskinrummet BB. Det andra fartygets nationalitet obekant, det iakttogs 55 minuter före torpederingen.

Newcastle o/ tyne 2.9.42
E.Sundstedt
Befh

Utdrag ur skeppsdagboken

5.8.42 Kl 13.30 erhållit lots
14.30 lättat ankar, avgått Sydney,N.S.
15.30 Lämnat lotsen utanför spärren
16.00 styrt varierande kurser 6' vind NW 2 ,skyad luft,regn
17.30 styrt varienande kurser 14' satt loggen 0
20.00 styrt rv 099 15' vind W1, skyad luft med regn
24.00 -"- 31' vind W2, -"-

12.8 kl 06-08 stopp å STB huvudmaskin
13.10 stopp på bägge huvudmaskinerna p.g. av att smörjoljetillförseln ej fungerar
13.40 full fart å BB huvudmaskin
18.20 stopp å BB huvudmaskin.

13.8 kl 07.50 sakta fart å BB huvudmaskin
10.00 halv fart å STB huvudmaskin, halv fart å BB huvudmaskin
10.45 full fart å bägge huvudmaskinerna
13.20 stopp å BB huvudmaskin p.g. av sprungit rör mellan smörjoljepumpen och huvudmaskin.

14.8 kl 09.10 sakta fart å BB huvudmaskin
13.30 stopp å bägge huvudmaskinerna och bägge hjälpmaskinerna
16.20 BB hjälpmaskin igång
1600- 20.00 satt upp segel å aktermasten för att kunna stäva sjön
20.00 uppskattat fartygets drift i riktning80° rv ½ 'per timme

15.8 kl 08.45 startat BB hjälpmotor
15.00 startat BB huvudmaskin. Grov överbrytande sjö,slingring oc sättning. Fartyget nekat att komma till k.k. 097.
15.30 halat ner aktra seglet
17.00 satt stagfocken . Fartyget på k.k. 097.
18.15 full fart å STB huvudmaskin
1900 stopp å STB -"-
20.10 sakta fart å STB huvudmaskin
21.10 full fart å STB huvudmaskin

16.8 kl 08.50 obs. en ubåt å BB sida vilken med signallampa uppmanade fartyget att stoppa och att en av däcksbefälet skulle överföra skeppspappren till ubåten.
09.30 Samtliga av besättn. och passagerare i fartygets livbåtar i sjön.
09.45 Fartyget torpederat
10.00 Fartyget sjunkit.

forts

SUECIA 16.8.42

Anm. Utkiken u. resan placerad å bryggan utom vid tjocka.
Av fartygets 4 livbåtar förstördes en vid sjösättningen.
Ie styrman överförde skeppspappren till ubåten. Under hans frånvaro från fartyget uppmanades de ombv. meddelst signallampa från ubåten att gå i livbåtarna emedan fartyget skulle sänkas.

Newcastle on Tyne 2.9.42
E. Sundstedt
Befh

Sjöförklaring å vicekonsulatet i Newcastle o/Tyne 2.9.42 kl 09
(Kopia på flygpostpapper).

Sakkunniga: Befh å Pedro Christophersen ,S.Grönhagen, & norske befh W. Marstrander, Newcastle o/Tyne.

Vittnena uppmanades att visavi utomstående bevara strängaste tystlåtenhet rörande uppgifter och meddelanden lämnade vid sjöförhöret.

Befh Sundstedt: Suecia förde inga nationalitetsmärken ,var ej beväpnat, fört svensk flagg dag och natt. Suecia varit utrustad med 4 livbåtar & 3 flottar. Avgick Ons 5.8.42 från Sydney,N.S i konvoj xxxxxxx som 6.8 förenade sig med en stor konvoj från Halifax (SC 95). Suecia hade nr 104 d.v.s gick som nr 4 i kolonn 10. Konvojfart 8 knop. 34 crew & 12 passagerare. Ons 12.8 uppstod maskinhaveri och fartyget sackade efter 3-4 mil.På grund av ytterligare maskinhaverier föll fartyget ur konvojen på lat N 55 09'- W 28 10'. Amiralitetets hemliga navigeringsorder följdes.Suecia låg p.g. av maskinhaverier stopp under tillsammans 36 timmar och efter reparationsarbetena uppgick farten till 7 a 7½ knop mot normalt 9 knop. Sön 16.8 kl 08.50 då ubåten siktades var positionen N55 43'- W 25 58'. Ubåten signalerade stopp och att livbåt skulle sättas i sjön för att överföra manifestet. Ie styrman och 5 man tog fartygets stora STB livbåt och rodde över till ubåten i den grova sjön. Då ubåtschefen tagit del av manifestet gav han order att överge fartyget som skulle sänkas.Kl var då 09. En halvtimme senare var alla ombv i livbåtarna. Kl 09.45 torpederades Suecia och sjönk kl 10. Själv gick jag i BB stora båt tillsammans med 13 besättn.män och 6 passagerare. Dessförinnan hade BB lilla båt gått förlorad vid sjösättningen. STB lilla båt var också sjösatt med övrig besättning och 6 passagerare. Senare överfördes 6 passagerare och 6 besättningsmän från STB lilla till STB stora båt. Sålunda befann sig 20 man i BB stora båt och 18 man i STB stora båt samt 8 man i STB lilla båt.De 3 båtarna voro i förbindelse med varandra till söndagkväll 16.8.Den lilla båten hade under de första timmarna en förbindelseända med STB stora båt men mån morgon 17.8 voro samtliga båtar skingrade och ur sikte. -sön 23.8 11.30 siktades från BB stora båt ett flygplan och 3 raketer avfyrades men obs inte från planet. Kl 12 fick vi syn på rökfanor från ett stort antal fartyg som tillhörde en konvoj. Kl 12.30 togs samtliga i BB stora båt upp upp av canadensiska jagaren St.Croix och jag rapporterade omedelbart de 2

SUECIA 16.8 42

saknade livbåtarna. Ett plan från konvojen utsändes för spaning men återkom på kvällen utan resultat. Vid bärgningen var positionen N 56 03'-W17 35' Tis 25.8 landsatts vi i Londdnderry. Under de 7 dygnen i livbåten rådde storm och alla led mycket av kylan. - På särskilda frågor : Plats för 39 i BB stora båt, 37 i STB stora och 18 i BB lilla båt,22 i stb lilla båt. Livbåtsövningar hållits 8.7 och 12.7. Bekräftat att i den saknade livbåten befunnit sig 2e styrman Köbster, tel. Jönsson, stuert Rasmussen, salongsuppassare Keating, 2e kock Bernhardsson, motorman Söderholm och matroserna Widerberg och Mikkelsen. -Vid sänkningen rådde halv storm med grov sjö. Till ubåtschefen överlämnats endast last- och passagerarmanifest. Följande skeppspapper räddats: Skeppsdagboken, dagbokskladden, sjömansrullan,folkboken och nat.certifikatet. Vid torp. hade 2e styrman vakten. Till rors stod matros Ingvarsson och som utkik matros Hansson. Elektrikern Joaquin gått överbord och drunknat. Följande 17 besättn.män skadats under strapatserna i båtarna: befh, chiefen, 2e och 3e maskinisterna, båtsman, timmerman, kock Dahllöf, matroserna Ingvarsson & Hansson, lättmatros Enwall, motormännen Frid, Selfin,Hedåker, Häggkvist, Sörensen,Jansson och Hjort-Nörholm.- Ubåtschefen hade gjorts uppmärksam på att 4 kvinnliga passagerare fanns ombord.

Ie styrman Rey: Konvojen försvann ur sikte kl 19 ons 12.8 - Jag var i min hytt kl 09 sön 16.8 när en av passagerarna meddelade att en engelsk jagare låg och signalerade. Jag gick upp på bryggan och såg att det var en ubåt. Jag tillkallade telegrafisten för att han skulle besvara signalerna,och frivakten o passagerarna kallades till båtdäcket, medan kökspersonalen fick order att bära upp proviant och filtar till livbåtarna, 3 man beordrades att särskilt tillse att samtliga passagerare och besättningsmän kommit upp på båtdäcket.Jag rodee med STB stora båt jämte 5 man över till ubåten som vi i den grova sjön nådde först efter ca en halvtimme,omkring kl 09. Efter att i 5 minuter ha genomsett manifestet meddelade ubåtschefen att fartyget skulle sänkas eftersom det tagit del i en fientlig aktion. Jag omtalade att vi hade 4 kvinnliga passagerare ombord och frågade om han inte kunde visa något tillmötesgående. Svaret blev nekande och livbåtan beordrades ro bort i riktning från ubåten och Suecia. Orden utfördes. Efter ca 10 minuter torpederades Suecia och sjönk kl 10, strax efter det vår båt hade förenat sig med de 2 övriga båtarna. I min båt togs 6 passagerare och 6 besättn.män ombord från STB lilla båt. En lina kastades över till den lilla båten , förseglen hissades i båda båtarna och tillsammans styrdes rv ost. Vi seglade tillsammans till ungefär kl 16 då linan efter överenskommelse kastades loss. I den lilla båten befann sig fartygets kronometer. Alla båtarna hade sextanter samt nödiga nautiska tabeller för fastställande av positionen. Vi överenskom att styra samma kurs och så nära varandra som möjligt och vi kom

SUECIA 16.8.42

överens om en viss ljussignalför kontaktens upprätthållande. Vi såg den lilla båten för sista gången kl 19 sön 16.8 - Fram på kvällen ökade vind och sjö och p.g av den växande sjön ändrades kursen och vi länsade undan för vind och sjö. Under nattens loppavgavs ljusignalermed korta mellanrum. Kl 02 mån 17.8 observerade vi 3 st röda lyspistolskott i nordlig riktning. I den lilla båten fanns en sådan signalpistol varför skotten kan tänkas ha kommit från densamma. Vid samma tillfälle kom en svårare kastby som delvis vattenfyllde vår stora båt. Vi såg inte till några ytterligare nödsignaler från den lilla båten. - Sön 23.8 kl 6 blev vi upptagna av H?M.S. Hartland (sloop). Mån 24.8 överfördes vi till H.M.S.Sabre (destroyer) som landsatte oss i Londonderry kl 20 tis 25.8. På särskilda frågor berättat: Ons 19.8 kl 17 spolades elektrikern Martinez överbord. Han satt på stb sida föröver i båten. Livbåten kastades över vid ensvårare gir i den svåra sjön och Martinez spolades därvid överbord. Det var i rådande väderomöjlig' att vidta någon åtgärd för att rädda honom eftersom i så fall alla de ombv liv hade äventyrats- STB stora båt var avsedd för 37 man, hade 18 ombord. - Ubåtens nationalitet inte med säkerhet kunnat fastställas,~~xxxxx~~ ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~

Chiefen Bagger-Jörgensen: Maskindagboken gått förlorad. Fartyget försenats 36 timmar på grund av stopp i maskinerna för nödvändiga reaprationsarbeten, vilka pågått oavbrutet. vid 09-tiden 16.8 erhölls order att stoppa maskin och vi blev tillsagda att komma upp på däck eftersom en ubåt vari sikte. Själv gick jag i BB stora båt.

Båtsman Svensson: Sön 16.8 kl 08.50 såg jag från däck en ubåt som morserade och varskodde befh och 2e styrman. Denna gav mig order att kalla alle man på däck,vilket verkställdes. C:a kl 09.20 firades BB stora livbåt. I den befann sig befh, jag själv och 18 man. Vid 10-tiden torpederades Suecia och sjönk efter ca 10 minuter. Livbåten var välprovianterad. I den s( )nade lilla båten befann sig förutom 2e styrman och telegrafisten en hel del sjövant folk.

Timmerman Svensson: Varskoddes vid 09-tiden 16.8 att komma uppå däck enär en ubåt siktades. C:a kl 09.20 gick jag i STB lilla båt, som hade ca 20 man ombord då den sjösattes. Efter ca 10 minuter torpederades Suecia och sjönk eft ca 20 minuter. Ungefär samtidigt överfördes alla 6 passagerarna och 6 besättningsmän till STB stora båt och kvar i lilla båten blev 8 man.

På frågor berättat: Kl 17 ons 19.8 spolades Martinez överbord. Han hade lagt sig för om masten. Jag själv höll mig fast i masten med högra handen och i försegelskotet med vänstra handen. Två på varandra följande grovt brytande sjöar slungade båten ur kursen och överbrytande sjö spolade Martinez överbord. Att rädda honom var omöjligt. Allas liv i största fara vid försök.

SUECIA 16.8.42

Matros Hansson: Stod utkik på BB bryggvinge och såg ubåten vid 09-tiden den 16.8. Jag rapporterade till 2e styrman som beordrade samtliga ombv på däck. 09.30 gick jag i BB stora livbåt.
Matros Ingvarsson: Stod till rors. Kursen var rv 107° på styrkompassen. Jag gick kl 09.20 i BB stora båt. Ubåtens signaler mottogos på bryggan av 2e styrman och telegrafisten.
Motorman Hedåker: Jag var vid tillfället på väg från maskinrummet till manskapshytterna för att varsko två motormän att komma ner i maskin för reparationsarbetena. På väg tillbaka såg jag ubåten. Maskin hade stoppat och besättningen hade börjat samlas på däck. Tillsammans med Ie styrman gick jag i STB stora båt och medföljde denna till ubåten. Samtalet med ubåts besättningen fördes på tyska. Efter torpederingen återförenades vi oss med de andra 2 båtarna. 12 man, däribland 6 passagerare, överfördes från den lilla båten till vår livbåt.

Kompletterande sjöförhör 18.9.42 i Newcastle on Tyne

I anslutning till tidigare hållet sjöförhör och med anledning av vissa inofficiella yttranden hördes denna dag inför vicekonsuln;
3e maskinist Åkerblom: Före avgången fårn Sydney utfördes reparationsarbeten på smörjoljepumparna på grund av en brusten axel och andra mindre defekter . Skadorna rep. av Sydney Boundery & Machineworks.Då resan anträddes var fartygets maskineri så vitt jag kunde bedöma i fullgott skick.Någon besiktnir av Lloyds surveyor eller annan behörig inspektör företogs ej,så vitt jag vet,efter rep. avslutande. Jag gick i STB lilla båt och överfördes senare till STB stora båt. Jag anser att i den saknade lilla båten inte fanns plats för mer än högst 10 personer. De 2 stora båtarna anser jag med hänsyn till rådande väder inte lämpliga för mer än 18-20 personer. Både STB stora och lilla båt var reglementsenligt utrustade med fullgoda segel.
3e styrman Nathorst: Gick i BB stora båt. Den lilla båten var urspungligen inte avsedd till livbåt. Den hade emellertid senare blivit utrustad som livbåt. Dock fattades koklåda, oljekläder och filtar. Den var lämplig för högst 10 personer. De 2 stora båtarna var reglementsenligt utrustade och alla 3 båtarna voro försedda med fullgoda segel.

Sv,Vicekonsulatet i Newcastle o tyne
18.9.1842
Hans Engfeldt - kanslist
för konsuln.

PM från UD till rederiet 26.8.42

Enligt ett till UD ingånget telegram från Sv beskickningen i London har från Brittiska Amieralitetet ingått meddelande att sv. fartyget Suecia krigsförlist den 16 innevarande månad. I telegrammet uppgives att hela besättningen tros vara räddad.

SUECIA 16.8.42

PM från UD till Rederiet 29.8.42 Förtroligt

Enligt numera till UD ingångna telegrafiska meddelanden från beskickningen i London ha följande 25 man av ms Suecias besättning den 25.8 landsatts i Lononderry, Irland, nämligen: -------
Av besättningen rapporteras en man omkommen, nämligen elektrikern Martinez. Alltjämt saknas en livbåt med 8 man ombord, varav 3 svenskar, nämligen radiotelegrafisten Sune Jönsson. Matrosen Erik Widerberg och Kockën John Bernhardsson Beskickningen har slutligen meddelat att de räddade i dagarna fortsätta till Liverpool.

Blyertsnotering SKN till ovanstående:
De 2 livbåtar som deöverlevande hade togs på släp av brittiska fartygen. me( )måste sedan släppas på grund av det ogynnsamma vädret, Sedan har de icke avhörts. Enligt rederiet 4.1.45

CREW List (Från 5 skilda förteckn.källor)

Be( )h Bror Erik Sundstedt, Stafsnäs, 18.1.96 Värmdö (23.9.40) (DAVET I...)
Ie styrman John Henry Rey, Planteringsvägen 12, Ängelholm, 29.5.12 (24.4.39)
2e styrman Petrus Johannes Kolster, Baljuweg 30 , Rotterdam, 18.1.05 i Hellvetschluis, Holland. gift
3e styrman Karl Richard Theofil Nathorst, Orrspelsvägen 45, Älsten, 6.12 03
Telegrafist Sune Edmund Jönsson, N.Gubberogatan 12, Gtbg, 24.11.15 Skurup
Chief Nils Erik Valdemar Bagger-Jörgensen, Minnebergsvägen 4, Sthlm, 3.11.03 i Höja
2e maskinist John Edvin Svensson, Smedstorpsgatan 28, Malmö, 4.6.00 skivarp
3e maskinist Karl Hilmer Leontin Åkerblom, Lima Bruk, Södertälje, 22.8.08 Bromma
Båtsman Gunnar Otto Svensson, Göteborg, 8.4.08 Döderhult (29.11.33)
Timmerman Harry Svensson, Bronx, NY, 28.7.97 Oscarshamn (16.3.42)
Matros Henry Brian Vance, 28 Hollywood Rd, Belfast, 21 år
Matros Erik Widerberg, Swedish consulate, NY, 21.12 98 Lund
Matros Gustav Roland Friberg, Ejde, Nor, Hamburgsund, 15.2.15
Matros Sören Mikkelsen, Fredensbo, Hinnerup, (D), 9.6.20 Grindford, Danmark
Ma( )tos Nils Bernhard Hansson, Kivik, 20.1.22 Södra Mellby } (16.3.42)
Matros Sven Ingvarsson, Kivik, 10.1.22 -Barndomsvänner
Matros Augustin Joseph Stapleton, Marystown, N.F. 28 år
Lättmatros Karl Gustav Enwall, Nyed, 19.11.20 i Nyeds församling
Stuert Axel Wilhelm Rasmussen, Pederborgvej, Köpenhamn, 14.3.04 Horsens
Ie kock Erik Valdemar Dahllöf, Gullberg, Ellös, 16.11.13 Morlanda
2e kock John Alarik Bernhardsson, Godhemsgatan 36 Gtbg, 24.5.08 Valla
Salongsuppassare John Murray Keating, Lower Sackville, Nova Scotia, 27.7.26
Mässuppassare Bruno Albernis Hansen, Vindersgade 71, (D) Fredericia, 16 år
Uppassare Fred Whitter, March Lane 92, Liverpool, 25.3.27
Elektriker Joaquin Gisbes Martinez, Algameci, Valencia, 27.4.08 Valencia
Motorman Alexander Söderholm, 6.10.12 i Estland (Fröken Vive Carlstedt, 2a Långgatan 32, Gtbg)

Forts

SUECIA 16.8.42

Crew list forts

Motorman Henry Selfin, 31 Calle Servantes,Barcelona, 14.6.13 Lille,France
Motorman Sven Jansson, Lundgatan 42,Sthlm, 28.8.00 Blidö
Motorman Georg Häggkvist, Sv.Konsulatet,NY, 12.12 01 Karlsvik
Motorman Hans Gunnar Hedåker, Karlstorp, 12.11.11.Södra Vi (9.3.42)
Motorman William E.Frid, Höja,Ängelholm, 57 år 30.12.84 Höja
Motorman Willy Sörensen, Villely,Skanderborg, Danmark, 20 år 9.1.22
Motorman Erik Preben Hjort Nörholm, Vadevej, Esbjerg,Danmark,23 år16.5.18 Varde
Motorman Nils Christian Kattrup,Danska konsulatet,N.Y. 28 år

Av ovannämnda drunknade elektrikern medan övriga 8 försvann i STB lilla livbåt.

De 12 passagerarna ombord, varav 4 kvinnor, nämns inte i listorna

---

KK memorial 13.10.42 Ej för publicering

Toppederades av en av allt att döma tysk ubåt.
... Då den mindre livbåten nu i närmare 2 månader varit försvunnen torde man kunna föutsättanatt båten gick sin undergång till mötes redan den första stormnatten efter torpederingen.

Ex officio
Bo Bergström

SKN EIII 239 Assurans

SKN 5.9.42 ersatt rederiet med 1.875.000:- plus revers på 100.000:- som löstes den 18.9.42

Effekter

SKN betalat rederiet 21927:- 16.4.43
Befh förlorat för 4750:- , SKN ersatt 3100:-
Chiefen förlorat för 2613:- , SKN ersatt 1012:50
Lättmatros Enwall förlorat fotbollsskängor & fotbollskläder 44, radio,80 kikare 40, morgonrock 28
Motorman Sörensen: en banjo 300
Matros Vance: Burberry raincoat 18 dollars, silver cigarettecase 12 dollar Ronson lighter 4, 3 par silkespyjamas , 4 sidenskjortor, 16 slipsar
Matros Ingvarsson: grammofon 70, skivor 60
Matros Nils Hansson: grammofon 50, 35 skivor 65,klocka 107

UDHP80c 3517

Ch.telegram London till UD 25.8.42 kl 12

1298 amiralitetet meddelar Suecia krigsförlist 16.8 hela besättn. tros vara räddad stop hammaren torpederad 22 ds 26 av besättn. landsatta Bahia .5 saknas namn ej tillgängliga= Charge d'affairs

Dito 28.8 kl 18.55

1326 Detta är till Johnson från agenticum suecia krigsförlist 16.8 kl

SUECIA 18.8.42

10.15 mindre stb livbåt med 8 mans besättning senast iakttagen kapten sundstedt midnatt 16 ds de räddade landsatta londonderry efter 7 dagar i livbåtarna avresa ny liverpool 25 landsatta londonderry en livbåt med 8 man saknas fortfarande elektriker martinez förolyckad = Charge d'affairs

---

T.Fredh: Utanför Spärren (83)

Suecias 3e styrman Nathorst berättar

Nathorst i Durban mönstrat på franska "Ville du Rouen" som styrman och avmönstrat vid framkomsten till Liverpool. " Utan uppehållstillstånd i England blev jag mer eller mindre shanghajad av kapten Sundstedt på Suecia som behövde en 3e styrman. Den 18.8. 42 small det. Vid smällen sprang jag till den lilla livbåten om stb. 2e styrman ropade att jag istället skulle springa till befh båt. Den började vi fira i lovart. Enmaskinist var så nervös att han firade den lilla båten så oskickligt att vi miste den. På den större båten fick jag ta upp ett halvslag på linan innan den kunde firas. Detta gjorde vi med kapten Sundstedt och en passagerare,mrs Maxwell, sittande i båten. Själv gled jag ner på en livlina som var avsedd för siste man ombord. Vi gled i dyningen akterut under valvet. Vi var rädda för att fastna i ringbultarna och dras ner när fartyget sjönk. Väl runt aktern såg jag en drivande flotte och en annan livbåt med styrman Reym som varit ombord på ubåten med Suecias manifest. Vi hade då alla passagerarna i vår båt och gick nu långsides Reys båt och lämnade över ngr passagerare och manskap till honom. Nu skulle Suecia sänkas definitivt. Torpeden hade gul spets. Vid explosionen kastades lastrumsluckorna upp och Suecia lade sig på sidan och sjönk sedan mycket snabbt på grund av det genomgående däcket. Namnflaggan och svenska flaggan var hissade när hon. sjönk. I livbåten fick jag anvädning för mina seglingskunskaper. Ett litet sprisegel var till god nytta för att staga upp båten mot vind. Jag satt ofta vid rodret upp till ett dygn. Jag hade god hjälp av en bohuslänning, Friberg, och en annan man som också kunde segla." (Nathorst gick däreft i Libertybåtar, kom hem till Sverige 1946 och stannade där)

T.Fredh:Lejdtrafiken (-77)

Matros Roland Friberg, Hamburgsund, berättar:

Mönstrat på Suecia som då låg vid Bethlehem Steel i Hoboken,New Jersey och klassade. Gjort en konvojresa N.F.- Liverpool som gick bra fast vi gick mellan 2 tankfartyg i konvojen. Sedan åter till Baltimore för lastning. Suecia hade ideliga maskinfel. Haft 150 olika maskinreparationer under ett par resor. Vanligt att rör sprack och lagades med cementkistor Ibland stod vi och undrade om maskin skulle starta vid avgången. I Sydney mönstrade en oerfaren canadensisk mässuppassare. Vi halkade alltmer efter i konvojen, kunde till sist bara göra 4 knop och blev lämnade åt vårt öde.

SUECIA 16.8.42

Sön 16.8 kom med lätt dyning. Jag hade haft 8-12 vakten ochgick för att äta. Då kom motorman Alexander Söderholm och ropade:" Detligger en ubåt och signalerar!" - Ubåten signalerade att vi skulle lämna fartyget. Hjälpt till att fira en av livbåtarna som slog kraftigt i sidan under firningen. En nerkastad potatissäck fått tjäna som fendedrt. 2 flottar sjösatts så osmidigt att de drev iväg. De sista som lämnade Suecia låste telegrafhytten och sköt skeppshunden. Skeppskatten gömt sig någonstans. Filtar kastades ner. 4 kvinnor bland passagerarna, alla amerikanser och Kanadensare. Ubåtsbefh, 22-23 år, frågat om vi ville ha proviant och gett oss positionen. Bara ungt folk på ubåten. Vi hade sextant i vår båt men ingen kronometer. Då Suecia torpederades midskepps rycktes bryggorna loss och tobaksbalar flög högt över masttopparna. Hela havet var fullt av vrakgods. Suecia sjönk efter 20 minuter. Ubåtsbefh sade ngr ord och ubåten försvann. En annan tysk ubåt dök upppmitt ibland vrakgodset och dök sedan igen. De tre livbåtarna var bemannade med respektive 23,21 och 8 personer. ((Fel - det var 46 ombord)) Nätterna var svarta och vi kände oss utlämnade till vädrets makter. Efter 4 dygn började det regna och blåsa. Ett par man öste hela tiden. Vi satt med vatten till knäna och nerverna började svikta på några. Efter några dagar såg vi några flares som troligen kom från den andra livbåten. (Fel:Det var första natten) De som skulle försöka sova drog några våta filtar över sig och omfamnade varandra. Båten for som en bil på en racerbana i nerförsbacke . Närr solen någon gång tittade fram försökte vi torka filtarna. Kvinnorna smörjde smör i ansiktet för att hålla saltet borta. Skägget växte och vi såg ut som saltstoder. Även blåstället blev fullt av salt. Blodet började rinna där blåstället skavde. Blåsten kulminerade i storm och nattetid var det kusligt att se de höga vågorna vars toppar skummade vita. Det var huvudsakligen styrman Nathorst, jag och en New Foundländare, som varit fiskare, som nabigerade. Motorfolket var inte vana vid båtar. . Vi gav upp ett försök att bogsera den andra livbåten och inte heller den tredje båten syntes till. Vi lade livbåten så att den fick sjöarna på låringen. Vattnet vräkte in i båten. Spristaken var sönder. Hlea båten var nersmetad med en gröt av knäckebröd som förströrts av vattnet men dessbättre fanns annan proviant i blecklådor. Nathorst var en utmärkt navigatör. Vid ett stillfälle satt han till rors 36 timmar i Sträck. innan han föll ihop. Vi såg nu ruskiga ut. Regnkapparnas isolering hade släppt och vi såg ut som negrer kring hals och handleder. Ögonen var igenklistrade av var och flera kvinnor mer eller mindre hysteriska. Det hördes röster att vi skulle segla men detta var omöjligt med rådande vind. Vi hade lilla focken att styra med. Ett större segel skulle h ha blåst bort. Det började bli mycket irriterat ombord. Vid en häftig sjö

SUECIA 16.8. 42

flög elektrikern Martinez överbord och var på några sekunder 15 meter ifrån oss. Han skrek på hjälp. Plötsligt såg vi att skeppskatten stod på Martines huvud . Han hade haft katten under skjortan när han sov.Det sista vi såg av honom var när han drev iväg med den desperat klösande katten fastnaglad på huvudet. Han var blodig i ansiktet. - Vi kunde inte vända i rådande vind. Det var bara att följa med sjön. En dansk försökte hoppa överbord vid ett annat tillfälle. Vi måste slå ner honom innan han lugnade sig. Pressa ner honom på durken och sätta fötterna på honom tills han lugnat sig. Flera började få hallucinationer och började uppföra sig märkligt. Ie styrman Rey sade varje dag att han skulle gå ner i källaren och hämta upp maten .Humöret pendlade mellan optimism och djupaste depression. Flera ropade att de såg flyg och båtar. Det blev ny storm,nerverna tog slut för många,kvinnorna grät. Hoppet stod att vi skulle kunna nå Irlands nordkust. Vi var packade som sillar med 23 i båten. Närkvinnorna skulle uträtta sina behov sattes en filt upp och någon fick hålla i pytsen. Vinden slog om till SW och det passade oss bättre. På 7de dagen fint väder med klar sikt. Jag satt till rors, en motorman öste, de andra hålvlåg mer eller mindre. För många var allt likgiltigt. Plötsligttyckte jag mig se en dimma vid horisonten, sedan ett litet kors spm växte i storlek.Först när jag tydligt kunde se märsrån på en korvett ropade jag till de andra. "Håll käften", skrek några. En man klättrade upp i masten och hissade en gul karantänsflagga. Korvetten närmade sig med bemannade kanoner i tro att vi var en ubåtsfälla. Vi ropade:" We are Swedes!" . Äntringsnäten hängde på utsidan avkorvetten och några kunde själva klättra upp men de flesta fick hissas ombord. De drogs upp med en lina under armarna. Deras ben var uppsvällda. Vi bildade en bedrövlig samling på däck,hålögda, en del. skrattande,andra gråtande. Bara några få kunde stå på benen. En gammal sjöman Fridh från Ängelholm ,som var på hemväg efter att ha arbetat 40 år på bogserbåtar i NY, var mycket illa däran. Läkare såg över oss. Jag fick ögondroppar och drack 15 koppar varm cacao. Korvetten ingick i eskorten till en konvoj dest. till Freetown. Vi protesterade emot att följa med dit och hämtades av en jagare som tog oss in till Lononderry. När vi kom dit hade en annan jagare räddat besättn. i den andra livbåten men återfann aldrig livbåt nr 3 med 8 man. Bland de räddade var min kamrat Ie kocken Erik Dahllöf, Ellös, vi fick kläder och rödakorspaket men jag kunde inte sova på 10 dygn. Det var mycket folk som observerade oss eftersom tidningarna i Londonderryskrivit om vår räddning. Med tåg reste jag till Belfast. Därifrån till Liverpool som var min hemstad i England. Där bombade tyskarna varje natt i 2 månader. Jag mönstrade på Magne som gick i kolfart på kusten och Mauritz av Råå och Trio av Sthlm.

Friberg

SUECIA 16.8.42

Vi var många svenska sjömän som gick i Liverpool. Jaghyrde ett rum utanför stan som var en ruinhög. Båtarna i kustfarten var usla båtar att våra i. Blandade besättningar, slagsmål och fylleri, dålig mat. Jaggick senare i ms Sälen och låg i Plymouth på ss Osrid den 9.5.45. Kom hem till Sverige på Drottningholm.

Q

Egna Noteringar

Sänkt av U-596,Günther Jahn

Suecia sänktes av U-596. Günther Jahn, på N. 55 43'- W. 25558' 16.8 .42 kl 13.08 CET som efterslänträre (nachzügler) till konvoj Sc95, i vilken U-705 den 15.8 sänkt amerikanska ss Balladier på 3280 brton B-19,varvid 11 av de 35 ombv dödades. - U596 blev 24.9.44 sänkt i Egeiska havet, i Skaramanga Bay, Salamis, där vraket senare sprängdes. 1 +.
Lloyds War Losses uppger för Suecia "Crew 65, all saved." vilket dokumenterar att " nobody is perfect." Borde vara " Crew 46, 9 lost."

I Ie styrman Reys båt fanns rikligt med proviant ävensom cigaretter och några flaskor sprit. Rey, kallad sjörövarn, satt 3 dygn vid rorkulten. Han var tokig i segling. De 3 båtarna seglade parallellt i grov sjö till kl 02 17.8 då de kom ifrån varandra i mörker och mycke grov sjö. Reys båt vattenfylldes tidvis till hälften och man fick öda för livet. Samtidigt sågs några röda fallskärmsljus,s.k. flares, vid horisonten tydligen nödsignaler från 2e styrmans båt som varit utrustad med flares. Rey kunde inte göra något utan måste hålla aktern mot sjön och länsa undan för att inte själv brytas ner. Det hårda vådret med regn-och hagelbyar och jättelik sjö kulminerade onsdagen 19.8 och båten hade flera roder- och segelhaverier. Det var då elektrikern Martinez och skeppskatten spolades överbord. Båten kunde ej vända, då hade den slagit runt. Den nödställde för svann ur sikte i sjöhävningen efter ett par minuter. - Då vindoch sjö avtog på kvällen 19.8 var de 17 febriga och utmattade. Rey själv tyckte sig se lykstolpar överallt och inbillade sig att under båten låg en källare där man kunde gå ner och värma sig. Allt eftersom dygnen gick genomgick såväl. männens som kvinnornas utseende en förvildning. De 3 kvinnorna smorde in sina såriga ansiketn med smör för att skydda hyn mot saltet. Männen var akäggiga, såriga, täckta av salt och svart impregnering från de smetiga oljerockarna. Allt var genomblött och surt, alla fick ligga hopträngda under blöta saltmättade filtar och uträtta sina behov i pytsar,varvid kvinnorna måste stödjas i sjöhävningen. Lördag 22.8 slets seglen i trasor men lappades med metrev. Raketerna var förstörda, fotogenen till spritköket slut. Båten, som då seglat 600 sjömil, knakade i fogarna i sjöhävningen och tycktes kunna rämna när som helst. Söndag morgon 23.8 upptäcktes livbåten från en konvoj. HMS Hartland, en slup, tog först livbåten för en s.k

SUECIA 16.8.42

ubåtsfälla.
Väl ombord kunde de flesta inte stå på benen, i varje fall inte den första timmen. Många grät hysteriskt av glädje. De överfördes nästa dag till jagaren Sabre (SkxSxmixS) och landsattes i Londonderry. - Befh båt bärgades den 20.8 av jagaren St.Croix och landsattes tis 25.8 i Londonderry. 2e styrman Kolsters lilla båt försvann för alltid.-

Historik

Motorfartyg på 3726 brton byggt 1912 vid Burmeister & Wain i Köpenhamn av stål. L.109,5 B. 15,7 Tillhörigt red AB Nordstjernan (Axxxkxx (Axel Axson Johnsson) i Stockholm. Sjösatt 2.11, lev. 17.12.12. (Kölsträckt 16.4.12) Nybyggnadspris 1.200.000:- kr. Det andra oceangående motorfartyget i världen; det Danske Östasiatiske Co:is ms Selandia som B.&W lev samma år.- Svenska handelsflottans första fartyg av open-shelterdäckstyp. 6550 dw Suecia inledde en serie på 9 st smäckra,eleganta,skorstenslösa motorfartyg för Johnssonlinjen i Stockholm.Denna epok i skeppsbyggerietshhistoria slutade 1925 då Axel Johnsson inledde en ny större serie ms. Suecia hade 2 genomgående mellandäck, djup t. Sh.däck 34', 6 WT tvärskeppsskott,genomgående dubbelbotten för 1200 ton,wb, 3 stora rum med 4 luckor för om maskin och ett rum akter med en lucka. Alla luckor 25'x16'. Inga längsgående rumsstringers. 11 el. winschar. 10 st 5-tonsbommar. 3 akterstagade master av vilka den aktersta å var sida uppbar motorns avgasrör. 2 livbåtar &2jollar under Welindävertar. - 2 st 8cyl 4-takts enkelv. B&W-motorer på tillsammans 2000 ihkr vid 140 varv/min. 2 st 250 hkr hjälpmotorer.- Midskeppsöverbyggnaden låg betydlligt akter om midskepps med 4 passagerarhytter o salong på förkant. Befälsinredning och mässar runt kappen. Skans i backen för 8 eldarmän och 12 sjömän. I ett litet poophus förråd,isskåp, sjukhytt & 2 reservhytter, därunder styrmaskinsrummet. - Suecia lastde i Limhamn18-21.12 12 och kom 22.12 till Stockholm där hon den 23.12 besöktes av konung Gustav V kronprinsen och prins Wilhelm innan hon på kvällen avgick mot Malmö,Gtbg och Kristiania för fortsatt lastning. Vid provtur med full last på Oslofjorden 5.1.13 uppnåddes 11,56 knop vid forcering. - Efter visning och bunkring i Peurfleeth i Themsenmynningen avgick Suecia 13.1 mot Rio dit hon kom den 1.2.13 efter 21 dygns resa,medelfart 9,78knop.Befh J.E.O.Ekström, Sthlm. Överallt väckte Suecia den största uppmärksamhet.Hon var det andra oceangående motorfartyget i världen, och Selandia (systerfartyg)hade ännu inte visat sig i några av hamnarna på Suecias trade,frånsett London.Selandia förlist även hon 1942 genom grundstötning i Fjärran Östern) i Rio och Buenos Aires besöktes Suecia av amiraler, marinministrar, tekniker, skeppsbyggare, redare och 100-tals andra sjöfartsexperter. Det var partys och visningar ombord dygnet runt. - Jungfruresan bjöd på hårt väder i Kanalen och Biscaya, däckslast gick förlorad och solsegelställningen bevy sönder-

SUECIA 16.8.42

slagna. Tre gånger under resan över sydatlanten måste maskinerna stoppas för utbyte av bränsle - & utblåsningsventiler, något som dock var beräknat. Skiftningarna tog sammanlagt 5 timmar 45 minuter. - I Buenos Aires sprängdes ledningenfrån startlufttanken till cyl.pådraget då BB hjälpmaskin startades och en motorman fick föras till sjukhus med splitter i ena armen. Den 13.3.13 avgick Suecia från B.A. och kom 19.3. till Riovvia SAntos Den 17.4.13 anlände hon till Kristiania efter 26 dygns resamed 8 ventilbyten huvudsakligen på STB-maskinen. Oljeförbrukn. 7,22 ton per dygn.- Den 20.4 kom Suecia åter till Göteborg och fortsatte för lossning till Malmö/Sthlm. Nämna bör att passerande fartyg allmänt visade det störstaintresse för Suecia som genom frånvaron av skorsten avvek betydligt från alla andra fartyg 1913. Det gick så långt att mötande fartyg ändrade kurs ochkom helt nära i tro att Suecia var något slags vrak, just därför att hon inte hade någon hög bolmande skorsten att visa upp. - Suecia inledde den serie sysfartyg som fortsattes med Pedro Christophersen 1913, Kronprins Gustaf Adolf (förlist 1930)1914, Kronprinsessan Margareta 1914, Pacific 1914, San Francisco 1915, Valparaiso 1917 (Sänkt 31.12.40), Lima 1918 (sänkt12.9.42) Santos 1925 (sänkt 24.2.40). Alllla dessa 9 fartyg var praktiskt taget identiska med Suecia-modelltypen, men de fartyg som kom efter Suecia var samtliga 5′längre för att få förskeppet något skarpare. - 1919 levererade Götaverken Balboa, 1920 Buenos Aires (Minsprängd 31.12 40) och 1921 ms Canada, och dessa tre var betydligt större, 426,9 x 56,2 x 26,1 mot Suecias 377′x 51,3′x 23,4′loaded draught. De hade maskin midskepps , ökad fart till 11,25 knop, 6 luckor istf 5 och med effektivare lossningsanordningar. I dec 1937 fyllde Suecia 25 år. Hon hade då Tillryggalgt 1.100.000 miles och bränslekonsumtionen hade hela tiden hållit sig lika låg som på första resan. Maskiner och hjälpmotorer var desamma som 1912. De hade inte behövt moderniseras och kostnaden för reservdelar och klassning hade varit lika låg som för de senare byggda fartygen av samma klass och storlek. Generalkonsul Axel Ax:son Johnsson hade i sanning satsat väl då han 1912 tog risken att bygga Suecia. Ända fram till 1918 var han f.ö den enda svenska redaren som hade ett motor fartyg i sin flotta. Suecia var ett tursamt fartyg utan stora haverier. - 27.12 27 på Älvsborgsfjorden blev hon i tät tjock rammad i aktern av ms Margareta av Hamburg och rep. kostade 34000:- kr 25.9.39 tog Suecia uppp Silesias besättning sedan hon torpederats vid norska sydkusten. - Natten till 31.12 40 dog befh Theodor Engström, Sthlm 51 år, i sin hytt ombord då Suecia låg i Götaverkens flytdocka. Rökning mot ohyra hade utförts och det rådde förbud att sova ombord, men befh hade ändå gått till kojs som vanligt. - Suecia var den 9.4.40 på resa Buenos Aires-Göteborg och måste lossa i Liverpool. Sattes sedan i charter för Ministry of War transport.

HEMLIG

BLANKAHOLM 18.8.42

ALLA DÖDSTYSTA I LIVBÅTEN DÅ UBÅTEN DÖK UPP I MÖRKRET TÄTT INTILL DEN:
" JAG TYCKER JAG HÖR EN BÅT." - " JAG HÖR INGENTING."

Rapport

Avgick ons 12.8.42 från Port od Spain,Trinidad dest. till Halifax & UK via Key West, Rumslast 4339 ton bauxite (aluminiummalm, lerjord, vit eller gul, i bulk eller säckar)Djupg f. 20'11"- A.22'05".'27 ombv. Bunkers:443 ton dieselolja, förbrukning 9,2 ton per dygn vid full fart. Proviant för 30 dygn. Torpederat tis 18.8. i konvoj ((TAW 13)) i Karibiska Sjön.Lat N.19 35'- W. 76 25'ungefärligen. Vind ONO 1, ringa sjö, god sikt. 3e styrmans vakt. Utkik på bryggan. 4 dödade, 4 skadade. Alla skeppspapper förlorade,imkl. sjömansrullan.

xx xxx xx

Resan fortgått i konvoj utan anmärkning till tis 18.8. kl.00.03 då det observerades att ett fartyg i konvojen torpederats. Strax därpå,kl00.05,träffades Blankaholm på förkant av lucka 4 STB av en brandtorped och midskeppsöverbyggnaden tog omedelbart eld. STB utsvängda livbåt krossats. Alle man skyndat till BB-båten som snabbt sjösattes. 4 minuter efter explosionen, kl 00.09 ,försvann fartyget i djupet med aktern före. Några man som hoppat överbord togs upp av livbåten. 4 man saknades,nämligen 2e maskinisten Rune Persson, 2e kocken Herman Kirast, matros Arne Skillerstedt och motorman Oscar Björkholm. Sökt 1½ timme på platsen. Enär salongsuppassare Engman blivit svårt bränd beslöts att fortast möjligt nå land. Engman behandlats med tillgängliga medel. Satt kurs mot Norra Kubas sydkust. Rott hela natten till kl 08.30 då segel satts i en lätt bris. Ie styrman skadat ögonen, 1e maskinist Lindahl och mässuppassare Niklasson ådragit sig benskador. Nått en lämplig landningsplats vid fiskarbyn La Broha kl 14.30. Flera raket signaler avsköts för att påkalla uppmärksamhet från patrullplam,men ingen av dessa observerades. Nödtorftigt logi inrättats i ett obebott hus, och ett bud sänts med ryttare över bergen för att erhålla vidaretransport. Tors 20.8 embarkerat på en motorbåt som tog livbåten på släp mot Santiago de Cuba. Kl gjort uppehåll i Sevilla där en snabbare motorbåt kunde förhyras och resan fortsattes i denna.Kl 21.45 landat i Santiago de Cuba. Engman och elektriker Kitter förts till sjukhus och vicekonsuln inkvarterat de övriga.

Havanna 25.8.42
J.E.Lundberg
Befh

Sjöförklaring 25.8.42 på Kungl. Sv.Konsulatet i Havanna

HEMLIG

Inga sakkunniga anskaffbara i Havanna och ej heller nödvändiga. Generalkonsul Stig Lagerkrantz.

Befh Lundberg: 3e styrmans vakt. Befh befann sig på bryggdäck varifrån han såg torpeden träffa och förvandla akterskeppet till ett eldhav. Blanka-

BLANKAHOLM 18.8.42

holms fart var då 7 knop. Den avgående 2e styrmannen hade vid vaktbytet kl 24 meddelat befh att ett fartyg just torpederats. Befh begav sig omedelbart ut på bryggdäck STB och såg hur en brandtorped exploderade STB ~~xid~~ på förkant av lucka 4. Han skyndade till STB båt och fann den bortsprängd. Enorma rökmassor hindrat honom att nå BB båt. Skyndat utefter BB-sidan tillsammans med 3e styrman och matros Skillerstedt ner till fördäcksflotten. Då fartyget syntes sjunka upprätt bestämde befh sig för att göra ett nytt försök att sjösätta BB båt. Skillerstedt stannade kvar vid flotten medan de andra två skyndade till BB båt som hastigt bemannades och sjösattes. Då Blanka holm sjönk sögs båten trots de ombordvarandes ansträngningar in över det sjunkande fartygets däck. Några man som hoppat i vattnet togs upp. Omedelbart därpå påträffades den rödvit-målade fördäcksflotten men Skillerstedt fanns ingenstans att se. Sökt 1½ timme efter överlevnade.

Ie styrman Spendrup: Väoktes av explosionen i sin hytt. Innanhhan hunnit lämna hytten kom den svårt brände salongsuppassaren Engman in. Ytterligt Besvärande rök från brandtorpeden fyllde hytten, gången utanför och vällde över däcken vilket försvårade förflyttningen till BB båt och skadade Spendrups ögon.(Orsakade skadliga verkningar på hans syn) Han hade dessutom den brände Engman att ta hand om eftersom denne var oförmögen att klara sig själv.

3e styrman Nilsson: Höll på att överta vakten på bryggan från 2estyrman. Begav sig genast upp på båtdäck. Då det p.g. av rökutvecklingen ansågs omöjligt att nå BB båt begav han sig i sällskap med befh och matros Skillerstedt till förflotten men återvände sedan till båtdäck och lyckades sjösäätta BB båt.

2e motorman Karlsson: Vaktbyte just ägt rum i maskin och chiefen och motorman Wåhlin hade lämnat maskinrummet. Eld utbröt i maskin då Karlsson begav sig uppför BB förliga lejdare genast efter explosionen.Samtidigt såg han hur 2e maskinist Persson ,som först stoppat huvudmaskineriet, sökte lämna maskin på BB aktre lejdare. Trots kraftig rök- och eldutveckling lyckades Karlsson ta sig upp tilldäck men förlorade Persson ur sikte i röken, och anser att denne måste ha överväldigats av rök och eld och förlorat medvetandet.

Chiefen Persson: Juts kommit in i sin hytt efter vaktbytet. Trots kraftig brandrök i gången utanför hytten utan dröjsmål lyckats nå båtdäck.

Timmerman: Sov tillsammans med 3 kamrater på poopdäck. De skyndade midskepps och hjälpte tillattfira BB båt.

Lättmatros Poole: Tagit rodret 8 minuter före torpederingen. Då han sprang förbi STB båt sett att den var sönderslagen och på däck i närheten låg 2e kocken Kirast medvetslös med svåra sår i huvudet. Trots enorm rökutveckling lyckats nå BB båt.

BLANKAHOLM 18.8.42

(H)

CREW LIST Kompl.SKN/eget

Befh John Eric Lundberg, Göteborg, 25.12.97 (28.7.41 Newcastle) (Ic styrman Kexholm 12 4 41)
Ie styrman Axel Wilhelm Spendrup, Smedjebacken, 30.1.92 (31.3.42 Manchester
Var på Kexholm 12.4.41 liksom befh.
2e styrman Karl Harry Manfred Mansson, Baskemölla, 5.11.14 (28.7.41 Newcastle)
3e styrman Ivar Konstantin Nilsson, Borgholm, 21.11.03 (17.6.42 Manchester)
Chief Ernst Valdemar Persson, Hittarp, 5.3.90 (7.4.39 Sthlm)
Ie maskinist Arvid Gottfrid Lindahl, 28.4.98 (17.6.42 Manch.) Landskrona sh
+ 2e maskinist Rune Edvard Valentin Persson, Gtbg, 25.1.15 (NY 19.5.42)
Timmerman Karl Josef Johansson, Lunden, Nösund, 1.2.94 (28.6.41 NC)
Båtsman Douglas Adolf Herbert Lewin, ,12.4.94 (8.1.42 L-pool) Sthlm sh.
+ Matros Arne Hjalmar Skillerstedt, Lainio, 18.8.15 Vittangi (11.10.41 L-pool)
Matros Helge Sigurd Bertil Johansson, 29.12.15 (NY 6.3.42) Gtbg sj 314.
Matros Roland Gottfridson, 27.6.18 (NY 6.3.42) Kalmar sh 124.
Matros Frans Josef Lorenz, 9.7.20 Rotterdam (21.11.41 Kingston)
Matros Knud Hemmershöj Nielsen, 9.4.20 Köpenhamn (NY 5.3.42)
Lättmatros Warren Hardin Poole, Halifax, N.S., 27.11.20 Halifax (12.12.41) Halifax
Lättmatros Damiaan M. Passina, 6.8.21 Montevideo (29.5.42 Halifax)
Elektriker Konstantin F.Kitter, 5.12.09 Tarto, Estland (17.6.42 Manchester)
Ie motorman Anders Lennart Norling, 24.3.21 (9.10.41 L-pool) Gtbg sh 420
2e motorman Sven Rickard Wåhlin, 12.4.13 (NY 7.3.42) Gtbg sh 87
2e motorman Bror Gösta Karlsson, 3.12.18 Torshamn, Blk, (16.6.42 Manch) K-a 189
2e motorman Frank Alvar Pontus Haglund, 20.11.13 (15.6.42 Manch) Gtbg sh
+ 2e motorman Oscar Valdemar Björkholm, Gtbg, 1.11.07 (17.6.42 Manch) Ystad
Stuert Harry Emil K. Jensen, Trondsvej 8, Skagen, (D) 18.3.13 Köpenhamn
(Mönstrat i Montevideo 22.5.41)
Ie kock Niels Mikael Klitgaard Sörensen, 19.8.14 Lemvig (NY 7.3.42)
+ 2e kock Herman Kirast, 20.11.12 Tallinn, Estland (Buenos Aires 22.4.41)
Inga anhöriga påträffats.
Salongsuppassare Karl Arthur Engman, 20.7.93 (NY 23.2.42) Sundsvall 174
Svårt bränd, legat länge på sjukhus
Mässuppassare Gustaf Adolf Niklasson, 5.2.00 (NY 5.3.42) Ingen sjöfartsbok
Tillhör intendenturpersonalen i SAL (Kungsholm)

Setterwall, UD, till herr notarien Möller, KK, 21.8.42

För strängt förtrolig kännedom har jag äran meddela att UD frånbeskickningen i London mottagit ett telegram av innehåll att det AB Sv. Amerika-Mexico linjen tillhöriga ms Blankaholm den 18 innevarande månad förolyckats utanför amerikanska ostkusten efter torpedering. Rörande besättningens öde föreligga ännu inga upplsyningar. Med utmärkt högaktning

UD, von Euler, skrev 1.9.42 till Möller, KK, att

närmare upplysn. nu ingått om Blankaholms besättning från beskickningen i Havanna. 22 man ankommit till Havanna 22.8, därav 16 svenskar och 3 danskar

BLANKAHOLM 18.8.42

En ytterligare svensk besättningsman Karl Arthur Engman hade erhållit aalvarliga brännskador och vårdades på sjukhus i Santiago de Cuba. 4 medlemmar av besättningen ha omkommit, nämligen...

KK memorial 10.3.43 Ej för publicering

Fartyget torpederades under gång i amerikansk konvoj av en okänd undervattensbåt utan föregående varning. ex officio
Bo bergstörm

SKN EIII 238 Assurans

SKN 1.9.42 betalat rederiet 3.000.000:- för toatlförlust plus en revers på 300.000:- löst 14.5.43.

UDHP80c 3517 Pressnotis till TT från UD 24.8.42

S.Amerika-Mexicolinjens ms Blankaholm har nyligen förolyckats efter torpedering, enligt telegram till UD från London. Enligt direkt till rederiet ingången upplysning har 23 man ab besättningen räddats och införts till hamn i Västindien. De räddade äro samtliga välbehållna med undantag av mässuppassare Engman som erhållit brännskador. 4 besättningsmän uppgivas ha omkommit, nämligen 2e maskinist, Rune Perssob, motoraman Björkholm och matrosen Skillerstedt samt en utländsk kock.

Egna noteringar

Chefssteward Harry Jensen berättar

I beästtningen på ms Ragnhildsholm som den 3.8.45 kom till Göteborgefter 5 år utanför spärren, gråmålad, utan namn och skorstensmärke, ingick flera som varit med på Blankaholm,däribland den danske chefsstewarden Harry Jensen: " Sedan Blankaholm sjunkit dök ubåten upp tätt till livbåten med de 23 överlevande. Det var becksvart och av rädsla att bli beskjutna höll sig alla dödstysta utan att röra en åra." Jag tycker jag hör en båt," hördes en av tyskarna säga. -"Jag hör ingenting", svarade ubåtschefen. Ubåten avlägsnade sig sedan och i gryningen sattes segel i livbåten. De kom efter 14 timmar in till en öde strand full av ormar, och bar upp Engman och andra skadade till en jakthydda. Så dök en kubansk zigenarfamilj upp men hövdingen vägrade att tro att det var krig igen. Han visste att kriget slutat 1918 och tog svenskarna för banditer. Han fick löfte om att få livbåten bara han skaffade en läkare till de sårade och red då iväg till närmaste telefon. Det var 36 timmars ritt dit och först efter 2 dygn kom en skuta med träkol som tog ombord samtliga och förde dem till Santiago de Kuba. Alla såg för bedrövliga ut,skäggiga, smutsiga, solsvedda, fulla av brännsår och olja och iförda endast shorts.

BLANKAHOLM 18.8.42

Befh hade en svart sko och stuert en brun . Kubaner på kajen kastade medlidsamt till dem småpengar. Svenske konsuln ordnade aedan logi och kläder sedan de skadade inlagts för vård. Samtliga fick med flyg komma över till Miami varifrån de fortsatte med tåg till NY där alla skingrades. - Enligt Jensen hade 4 fartyg torpederats i konvojen innan Blankaholm. Det var stärng förbjudet öfr fartygen att stoppa för att söka efter överlevande. Innan fartygen i denna konvoj via Halifax nått England sänktes ytterligare 9 av dem.

SKNEIII 238 Effekter

SKN ersatt rederiet 24.3.43 med 18792:- för effekter & instrument.

Nästan alla listor skriva i Havanna 30.8- 10.9.42 på tryckta formulär.

Den store förloraren ombord var steward Jensen som på 3 formulär satt upp ägodelar för 4048:- samt "instrument" för 760:-

Han fick genom SKN 787:50 ,inget för instrument.

"Jag hade alle disse genstande da jeg paamönstrede ms Blankaholm og jeg udnyttede dem i det daglige arbejde ombord i de 15 maanader jeg var der. Der fandtes ingen af de ovennaevnte ting da jeg mönstrede og jeg fik af davaerende kaptejn N.Jonsson löfte om at i tilfaelde af skibets forlisning ,vilde jeg faa godtgjort mine private ejedele. Jeg önsker absolut erstatting for disse, i det mitt fuld tab med klaeder og lignende langt overstiger 5000 kr. Erstattingssummen bedes vemligst tilsendt min hustru fru hovmester Harry Jensen, Trondsvej 8, Skagen,Danmark. "

Jensen har bl.a tagit upp en radiogrammofon 242, 50 grammofonskivor 148 guldarmbandsur 336, ett Waltham fickur 126, 2 bordsur 42, en Agfa clapkamera 168, 1 boxcamera 12:60, pengeskrin med kontante penge 176:70, Corona skrivmaskin 225, en uppskärningsmaskin 300, 4 kofferatr , 4 vita tropikuniformer medgradbeteckningar , 4 uniformsmössor, 22 skjortor, 30 par strumpor, 8 pyjamas, 10 slipsar, sängöverkast, sofföverdrag, 2000 st cigaretter & 5 pounds tobak , 4 kokböcker, 4 franska kokkekniver mmmm

"Jeg har i virkeligheden mistet meget mere, men d jeg ikke faar den fulde erstatting vil jeg slutte nu."

Befh satt upp ägodelar för 2740:- och instrument för 1872:- inkl radio för 300 som användes för väderrapporter enär fartygets radio alltid var förseglad. SKN betalat 1800:- plus 1772:-

2e styrman Månsson förlorat en frimärkssamling 175, 25 fotografier 10 och utländska pengar 200. Total för 2322:- inkl instrument.

Ie maskinist Lindahl för 4902:- inkl diamantring 110 dollars,guldring 60 dollars. SKN ersatt 787:50

Chiefen förlorat för 5111:- inkl päls, en flyttbar garderob, radio, 3 st el.kokare, kikare, 2 klockor,barometer. SKN ersatt 1696:50

Matros Lorenz: " I came onboard 9 months ago and hadcompletely nothing. I therefore consider the loss of my things for new and has put the price down as such."

Förlust 1697:- SKN ersatt 787:50

Inga anhöriga kunnat spåras till matros Kirast.

Matros Nielsen förlorat ett bokverk om konsthistoria och en radio Skn ersatt 450:- Hans saker var värda 1226:50

BLANKAHOLM 18.8.42

T.Fredh: Utanför spärren (1981)

2e styrman Harry Månsson berättar:

Det var en varm natt, många sov på däck. Vid explosionen började lucka 4 brinna. 2 man dödade. 2 man gick ner i hytterna för att hämta något och blev kvar där. En livbåt var i spillror och en del fick kasta sig i sjön. Alla fick tränga ihop sig i en livbåt. Några var brända,andra hade fått benskador. En man kluvit foten. Vi rodde hela natten och landsteg efter 12 timmar i ödemarken på Kuba. Fortsatt att segla efter kusten till en mrea gästvänlig plats och övernattat i en jaktstuga. Efter 2 dygn kom en skonare till platsen för att hämta gods och vi lämnade livbåten och med-följde till en större plats där en amerikansk miljonär med sin atora jakt tog oss till Havanna,där vi förhördes av amerikanska militärer. Jag fann det märkligt att inte spaningsplanen från Guantamano Bay inte sett vår livbåt som hade ett eldrött segel. Efter en tid flögs en del av oss till Miami och vidare till NY. Jag och 3 man mönstrade på Brodins ms Astri i NY för resa till Buenos Aires där vi mönstrade på Uruguay till Göteborg. (Uruguay avgick från BA den 5.12.42)

Egna noteringar

SÄNKT AV U-553, Karl Thurmann

Blankaholm gick i konvoj TAW 13 Trinidad-Aruba-Key West, florida och blev torpederad 18.8.42 kl 05,59 CET (04.05 GMT) på lat N19 41'- W 76 50'av U-553, Karl Thurmann. - Rohwer skriver:" U-553 schoss nacheinander 2 zweier-fächer und einen heckschuss. Beim ersten fächer wurden treffer auf 2 Schiffen (Blankaholm & engelska ms Empire Bede,6960 brton) notiert. Beim zweiten und beim Heckschuss je ein treffer beobachtet. Vermuthlich erhielt die Blankaholm beim ersten fächer 2 treffer, die Empire Bedewurde danach durch ein Torpedo getroffen (Und später von HMS Pimpcanel—(Korvett)mit artill-erie versenkt). Kl 09.15 versenkte U-553 mit Torpedo der Amerikanische ss John Hancock 7176 brton. "
U-553 försvann med man och allt i Nordatlanten i januari 43.
Lloyds War Losses anger Blankaholms position som N 19 41'- W 76 50'
Empire Bede var på resa från Alexandria med last av bomull och skulle till NY. Av 45 ombv dödades 2 man. ssJohn Hancock var på resa från Honolulu med last av 10517 ton socker för Philadelphia. De 49 ombv i båtarna. Brandtorpeden användes i första hand mot tankfartyg.

Blankaholm gick bland de främsta fartygen i kon-vojen TAW13 liksom Empire Bede och sjönk med sin tunga last på 4 minuter. Natten var kolsvart, men lystes upp av bramden under de minuter fartyget flöt. Vid explosionen svete en orkan av eld in i salongsuppassare Engmans

BLANKAHOLM 18.8.42

hytt genom det rämnade skottet.Med brinnande pyjamas och eld i håret tog sig Engman ut på däck ochhoppade överbord. Han räddades i BB-båten i myck et medtaget skick, svårt bränd. 2e kocken dödades vid explosionen av kring-flygande delar av STB livbåt. Tack vare sin ungdom och goda fysik över-vann Engman de synbart dödliga skador han fått. Kamraterna i livbåten kun de just ingenting göra, och saltvattnet som torkade i brännsåren i den glödheta solen gjorde inte Engmans martyrium lättare. Det tog 14 timmar för livbåten att nå land på Kuba, som låg 40'avlägset,och de hamnade i oländig terräng och fick livnära sig på bär o.a. som Robinson Drusoe innan de med en fraktskuta kom till Santiago de Cuba,där Engman fick flera blodtransfusioner och svävade mellan liv och död. Redan efter 20 dygn kunde han lämna sjukhuset men drogs ännu i januari 1943 med sviter av brännsåren. Den 5.12 42 avgick ms Uruguay från Buenos Aires mot Göteborg och hade då Blankaholms befh, chief, 2e styrman och salongsuppassare Engman med sig hem. Uruguay kom till Gtbg den 8.1 43. Styrman Månsson hade 26.2.41 varit med om Rydboholms torpedering. - Ie styrman Spendrup förde 1943-46 ss Torkel av Oscarshamn. - Befh Lundberg 12.4.41 varit Ie styrman på Kexholm.

Historik

Motorfartyg på 2901 brton byggt 1930 vid Eriksbergs varv i Göteborg av stål L.101,8 B. 14.3 Tillhörigt Svenska Amerika-Mexicolinjen i Göteborg. Syster-fartyg till Odensholm, Ragnildsholm och Lagaholm, men medkraftigare maskin-er. Sjösatt 19.12 27. 5065 dw Se Blankaholm 26.2.41,Lagaholm 2.3.40 för data. Systerfartyget Odensholm Grundstötte och blev vrak 6.9.32 ½'från Spurn Point,N.F. i tjocka på resa med massa & papper till USA. Ragnilds-holm såldes i sept 54 till Hongkong som Havsbris. - Den 28.2.32 utförde Blankaholm i 40 sekundmeters orkan i Nordatlanten en uppmärksammad rädd-ningsbragd, då hon (befh Hjalmar Bergman) undsatte sjunkande ss Aggersund av Köpenhamn på 4050 dw B.-92 som med kollast var på resa Grangemouth-Boston.Blankaholm,på resa Halifax-Gtbg, kom fram till haveristen kl 06.30 sön 28.2 liksom engelska ss Vardulia. Aggersund drev med svår slagsida, krossade livbåtar och skor-stenen bräckt i 30° vinkel. Blankaholm och Vardulia pumpade ut olja,satte ut varsin båt (Ie styrmans båt med 6 man) och räddade alla 22 från haveristen som låg med 38° slagsida och vatten upp till luckkarmarna. Sjönk troligen samma e.m. -24.12.31 kom Blankaholm till Gtbg från NY efter en stormresa som varat i 13 dygn.SST skrev att " särskilt i betraktande av väderleksförhållandena som rådde i mitten av månaden,måste man betrakta hennes resa som något enastående för ett lastfartyg på traden. " - 1936 och 1938 fick hon svåra ovanbordsskador i hårt väder på Atlanten. Jungfruresan i maj 30 gick till USA. Den 9.4.40 kom Blankaholm utanför spärren. Se 26.2.41.

BLANKAHOLM 18.8.42

American report on sinking of Blankaholm

Swedish cargo motorship Blankaholm was torpedoed at 00.10 on August 18th 1942 75 miles west of Santiago de Cuba in convoy TAW-13 by U-553 while en route from Port of Spain,Trinidad to U.K with 4339 tons of bauxite. The ship went down on even keel 3 minutes later. She was on course 270 degrees west, speed 7 knots, 3 lookouts posted. Weather was clear. sea smooth, wind NE. The torpedo struck STB just for-ward of No 4 hatch near the waterline, the entire amidships instantly bursting into flames. Engines were stopped and vessel began flooding immediately. The ship was abandoned on one lifeboat, the others had been set on fire. The master, in charge of the lifeboat, circled the area for 1½ hours looking for survivors. Of the total crew 18 were lost.The 32 survivors rowed ashore 40 miles from La Broha,Cuba. The submarine was not seen.

C.F.LILJEVALCH 18.8.42

SÄNKT AV RYSK UBÅT MED TVÅ TORPEDER I KONVOJ PÅ SVENSKT VATTEN.
33 MAN GICK I DJUPET MED C.F.LILJEVALCH

Rapport

Avgick Luleå fre 14.8.42 destinerad till Rotterdam. Last av 7463 ton järnmalm. Djupg F 25′4″ - A 25′2″ 39 ombv Lasten assurerad i Tyskland. Sprängt av 2 torpeder tis 18.8 kl 15.15 c:a 3 sjömil syd Kungsgrundets lysboj, SO Idö, utanför Västervik. Måttlig vind, klar sikt. På bryggan 2e styrman och lotsen Per Albert Sjögren. Utkik på backen.
32 man och lotsen följde fartyget i djupet.

Stockholm 20.8.42
D.Berggren
2e styrman

Skriftlig framställning

C.F.Liljevalch avgick från Luleå kl 20 fre 14.8 med last av 7463 ton järnmalm till Rotterdam eller Tysk Nordsjöhamn. På grund av krigsförhållandena företogs resan mellan Svartklubben och Arholma under svensk eskort och vidare genom Stockholms skärgård till Röko fyr, där fartyget uppankrades kl 04.30 mån 17.8 i avvaktan på eskort från Röko söderut. Tis 18.8 fortsattes resan kl 03 under lots ledning och under skydd av svensk eskort inom svenskt territorialvatten. Omkring kl 11 skiftades lots utanför Häradsskär då lotsen Per Albert Sjögren övertog lotsningen. Kl 14.50 passerades Kungsgrundets lysboj. Vid tillfället hade 2e styrman David Berggren vakten på bryggan där dessutom lotsen befann sig. Jungman Erik Lennart Karlsson stod till rors och utkik på backen var matros Nils Gustavsspn. Kl 15.15 befann sig fartyget fortfarande inom svenskt territorialvatten c:a 3′ syd Kungsgrundets lysboj, då utkiken rapporterade :" Torped om BB!" Lotsen kommenderade omedelbart hårt STB roder men denna manöver hann inte utföras innan fartyget träffades av en torped i maskinrummet och omedelbart därefter av ytterligare en torped mellan lucka 3 oc 4 om BB. Explosionerna var fruktansvärt starka. Däcksplåtar, maskindelar, malm och luckor kastades högt upp i luften, livbåtarna och flotten på båtdäck krossades fullständigt och fartyget sjönk inom en halv minut. Örlogsfartygen fällde omedelbart sjunkbomber på den plats varifrån torpederna förmodades ha avfyrats. Övriga handelsfartyg i eskorten sjösatte sina livbåtar vilka tog upp 7 man ur vattnet. Undertecknade och salongsuppassare Olsson togs upp av en livbåt från tyska ss Borbeck: matros Stig Göransson och lämpare Karl Morin bärgades av en båt från svenska ss Flora: matros Nils Gustavsson, 2e kock Lagström och eldare Heitsch togs upp av en livbåt från svenska ss Hermod. De 7 räddade överfördes sedan till örlogsfartygen som införde dem till Oscarshamn. Fartygets övriga besättning, 32 man,

C.F.LILJEVALCH 18.8.42

jämte lotsen följde med fartyget i djupet. Alla skeppshandlingar och besättningens tillhörigheter gick förlorade med fartyget.
Livbälten och Mörnerdräkter av gummi var tilldelade samtliga ombv.
Därutöver var livbälten utplacerade på bryggan,på båtdäck, backen samt i maskin- och eldrum.En flotte stod på båtdäck och 2 flottar på poopen.
De båda sistnämnda flöt omkring sedan fartyget sjunkit.

Stockholm 20.8.42
D.Berggren
2e styrman

Sjöförklaring i Stockholm 24.8.42 kl 15.30

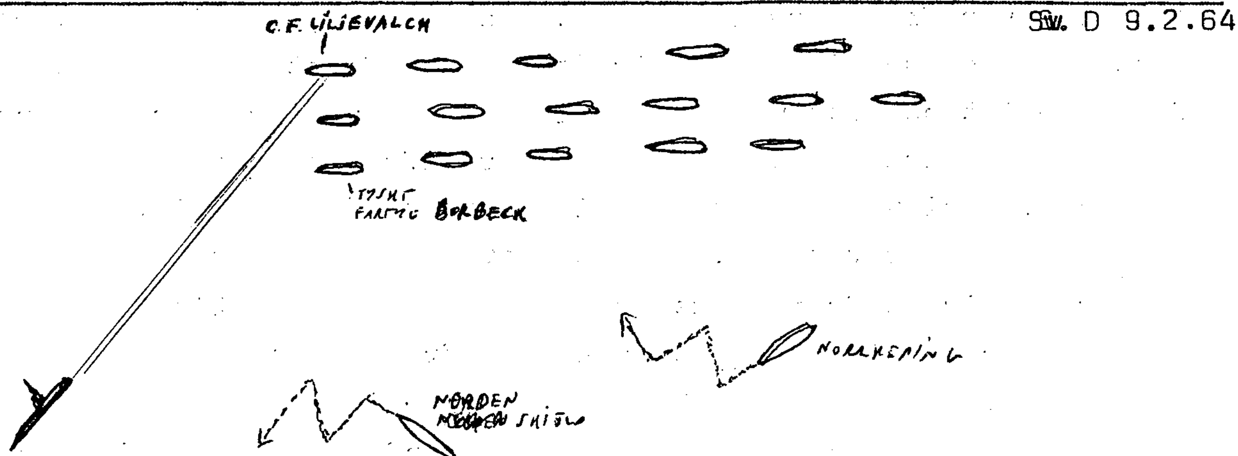
Sakkunniga: Anders Edgren & Ernst Perno: Inga frågor ur sjötekn.synpunkt.
Från rederiet direktör Herman Hoogland och tjänsteman Gösta Carlsson.
Från KK sjötekniske konsulenten Bertil Rudolf Lindhé
Carlsson ingav en på engelska avfattad beskrivning av D.F.Liljevalch och systerfartyget Kiruna,innefattande även en miniatyrritning.

2e styrman Berggren: Vitsordat rapporten och tillagt at5 åtskilliga besättningsmän troligen dödats genom träffar av de vid explosionerna nerfallande skrot- och malmstyckena.

Matros Gustavsson & Lättmatros Göransson: Vitsordat riktigheten i den ingivna rapporten. Gustavsson från sin plats på backen sett en tydlig torpedstrimma efter den första torpeden,men inte sett någon strimma efter torped nr 2 som förmodligen gått i samma bana som den första. Göransson varit på poopen och hann kasta sig upp på en av flottarna där samtidigt som fartyget sjönk.

Eldare Heitsch: Var i sin hytt akterut. I gången utanför mötte han inforsande vattenmassor som slungat honom tillbaka och han har inte klart för sig hur han kommit upp ur gången.Senare tagits upp av en livbåt från Hermod.

Sw. D 9.2.64



C.F.LILJEVALCH 18.8.42

Crew List (Sammanställd från skilda håll)

+ Befh Ernst Johan Filip Bramford,Arild,11.2.84 (Hustru Hanna) (16.8.42)
+ Ie styrman Carl Bengt Ove Ekström,Söderbärke, 29.4.97 (Hustru Lisa)
2e styrman David Johan Berggren, Färingsskölsvägen 66,Ängby,f-89
+ 3e styrman Carl Gustaf Harald Nilsson, Molinsgatan 5,Kalmar,11.12.15
Ogift. Moder fru Ester Nilsson i Kalmar
+ Telegrafist Ernst Reinhold Arnold Kutzner, Kungsgatan 102,Karlshamn,17.12.03
(Hustru Gerda K.) (var i Stråssa 9.4-11.5.40)
+ Chief Knut Isidor Petterson, Kungsstensgatan 59,Sthlm, 13.9.88 (Ester P.)
+ Ie maskinist Anders Olof Wrangfeldt, Frejgatan 20,Sthlm, 3.9.09 (Margit W)
+ 2e maskinist Carl Emil Carlsson, Sthlm, 14.1.85 (Svägerska i Aspudden)
+ 3e maskinist Karl Henning Landin, Brännkyrkog. 84,Sthlm,19,7.94 (Charlotte)
+ Båtsman Otto Edward Lundberg, Barnhemsgatan 2,Halmstad, 18.10.94 (Annalisa)
Timmerman Oscar Bergström, Elisberg,Blk, 14.10.03 (Helga B.)
Matros Hans Hansson-Waksam, Hemse, Gotland, 27.4.12 (Syster fru K.Vongenberg,Järbo
Matros Nils Gustaf Edvin Gustavsson, Pataholm, f-15
+ Matros Arthur Julius Mattson, Landskrona, 20.7.16 (Fader i Matvik,Trensum)
+ Lättmatros Oscar Rune E.Gustafsson, Olinehem,Torskors,Blk, 3.4.21 (Moder)
+ Lättmatros Olle Lennart Johansson, Mörrum, 22.9.23 (Moder i Björkenäs,Sandbäck.
Lättmatros Stig Göransson, Gudmundrå, f-20 (Fader i Norrlinsta, Kramfors)
+ Jungman Gösta Ingvar Andersson, Kågeröd, 2.2.23 (Fader Nils i Kågeröd)
+ Jungman Erik Lennart Karlsson, Barkeröd,Romelanda, 18.12 15 (ModerBertha)
+ Jungman Erik Lennart Johansson, Granelunds gård, Ruaröd, 12.6.22 (Fader)
+ Donkeyman Bertil Ragnar Håkansson, Ronneby, 10.10.93 (Syster i Ronneby)
+ Smörjare Erik Gustav Broström, Fellingsbro, 27.9.94 (Mor Hulda,Blixteboda)
+ Smörjare Karl Rune Svensson, Storgatan 5,Östersund, 27.10.15 (Moder Hanna)
+ Smörjare Sven Gunnar Fridén, Landskrona, 23.3.09 (Fader,Kållandsö)
Eldare Curt Wilhelm Heitsch, Borås, F-09 Saknar anhöriga
+ Eldare Eskil Allan Härnås, Gtbg, 6.10.05 (Fästmö Astrid Berntsson,Ekedalsgatan 4,Göteborg)
+ Eldare Anton Rudolf Stoltz, Båtskärsnäs,Nederkalix, 16.1.16 (Fader i Båtskärsnäs)
+ Eldare Edvin G.V.Adolfsson, Gtbg, 11.3.97, (Syster i Göteborg)
+ Eldare Kuno Gustaf Adolf Larsson, Ängelholm, 30.4.09 (Mor, Strandbaden 11)
+ Eldare Nils Gustav Ekberg, Verkstadsgatan 7, Hässleholm,17.5.01 (Moder)
+ Lämpare Åke Selfrid Seger, Nedertorneå, 8.5.23 (Moder i Sandvik,Seskarö)
+ Lämpare Ture Allan Vidar Bergström, Landskrona, 5.4.20 (Moder i Olstorp, Vallåkra)
Lämpare Karl Mandar Morin, Överluleå, f- 15 (Morbror i Båtskärsnäs)
+ Stuert Lars Hjalmar "Jack" Schönbeck, Trelleborg, 15.8.02 (Svåger t T-g) 16/10
+ Ie kock Karl Albin Nilsson, Fältarpsvägen 31,Hälsingborg,25.3.08 (Moder)
2e kock Victor Ragnar Lagström, Hälsingborg, f-00 (Gift i Hornbek,Danmark)

Forts

C.F.LILJEVALCH 18.8.42

Crew list forts

Salongsuppassare Egil Aron Olsson, S:a Långggatan 14,Landskrona, f-26
+ Mässuppassare Tord Bo Axel Persson, Sveavägen 137,Sthlm, 3,8.22 (Föräldrar)
+ Skansuppassare Karl Olov Söderman, Roslagsbro, 13.6.22 (Fader i Norrtälje)

† Kronolotsen Per Albert Sjögren, Oxelösund, 25.11.02 (Hustru Märta)

Minneshögtid i Skeppsholmskyrkan 8.9.42 Gränges arkiv

En minneshögtid hölls kl 19.30 den 8.9.42 i Skeppsholmskyrkan i Stockholm för de 41 döda från C.F.Liljevalch och Luleå. (Se Luleå 11.7.42)

Hård kritik mot eskorteringssystemet SKNEIII 238

Sveriges Fartygsbefälsföfening,Stockholm, Gösta Larsson, översände 20.8.42 till kommerserådet C.E.Landberg,KK Sjöfartsbyrå, följande brev som emottagits från en av medlemmarna och i vilket " eskorteringsfrågan behandlas. Liknande synpunkter har framförts till oss vid besök och per telefon."

Gävle 18.8.42

Till Sveriges Fartygsbefälsförening
Stockholm

Med anledning av ss C.F.Liljevalchs torpedering beder jag härmed få yttra några av mina åsikter. Eskorten är otillräcklig och fartygen som användas därtill äro alltför långsamma; som exempel kan jag nämna att vi hade en minsvepare och en liten vedettbåt till att eskortera 16 handelsfartyg från Trelleborg till Garpen.Flygmaskiner syntes ej till.Vedettbåten kan man nästan ta ur räkningen, för är det lite skvalp är den mest under vattnet och har nog med att klara sig själv. Eskortbefälhavarna äro i många fall likgiltiga för hur eskorten föres fram.Alla handelsfartyg få ju numera ett nummer utvisande vilken plats och i vilken kolonn det skall gå i, detta hindrar emellertid att där är en del befälhavare på handelsfartygen som tycker att det inte är så noga var och hur de går i eskorten,vilket ju är fel. Ibland stöter handelsfartygen till och följer med eskorten efter det den lämnat utgångspunkten,och tränger sig in emellan och på så vis ställer till oreda i eskorten,då synes det mig vara eskortbefälhavarens skyldighet att gå upp i närheten av sådana fartyg och säga till dem på skarpen att hålla sig på sina platser,men i de flesta fall bryr de sig inte om det,utan eskorten får gå fram lite hur som helst i största möjliga oordning. Vad som behövs är minst 2 eller 3 snabba jagare som snabbt kan förflytta sig från den ena ändan av eskorten till den andra och inte spara på sjunkbomberna,det skulle nog inte skada att släppa en och annan där det kan misstänkas att en ubåt kan ligga och lura.För närvarande är det väl i alla fall

C.F.LILJEVALCH 18.8.42

en av svenska flottans huvuduppgifter att skydda handelsfartygen inom svenskt vatten,men det gör de på ett uruselt sätt,så jag och många med mig vore tacksamma om Föreningen ville påett lämpligt och effektivt sätt framföra dessa åsikter till vederbörande. Ie styrman

(KK sänt avskrift till SKN)

Egna noteringar

ÖGONVITTNESSKILDRING PER TELEFON

Omedelbart efter det C.F.Liljevalch torpederats blev Sv.Dagbladets utrikeskorrespondent uppringd av en person ute i havsbandet.

Just nu (kl 15.13), berättade ögonvittnet,har en okänd ångare torpederats rakt ut till havs härifrån strax intill Idö Stångskär.Det är ett bra stycke ut, men jag ser i kikare hur en väldig rökpelare stiger upp från ångaren. Det var en kraftig men dov smällsom påkallade min uppmärksamhet.Den träffade ångaren var den första i en stor sydgående eskort. Röken skingras reda. Ångarens för reser sig rätt upp mot himlen. Hon kränger något över åt ena sidan. Bakom kommer en mycket stor ångare Denhar minst 4 luckor. Den har tydligen slagit back,för det ser ut som om den stode stilla.Det kommer örlogsfartyg till platsen, ser ut som vedettbåtar. Det är 3 stycken. De skjuter tydligen mot ubåten,för det är förstås en sådan nu igen. Nu kommer det också ett flygplan. Den träffade ångaren lägger sig på sidan ochupp slår en väldig, hög vattenpelare - och nu är ångaren försvunnen. Hela eskorten drar ihop sig. Krigsfartygen skjuter, skott på skott.Det är inga särskilt skarpa knallar. Nu lägger ett av krigsfartygen ut en rökridå utanför konvojen. Den kilar fram och tillbaka med hög fart, och nu - nu är sikten utåt havet alldeles skymd.

(Denna hastiga telefonrapport tog 1½ minut) Av ögonvittnets vidare skildring efter cirka en halvtimme framgick att eskorten då fortsatt söderut i skydd av dimridåer. Något senare kunde en ubåt,som kommit ut från Västervik ses ligga och söka på platsen liksom ett annat örlogsfartyg. Senare på kvällen kom tjockan in från havet.

"Ubåtsterrorn i Östersjön"

SST skrev den 27.8.42 under rubriken:" Ubåtsterrorn i Östersjön",bl.a: " De ubåtsangrepp, som på senaste tiden förekommit mot svenska fartyg inom tremilsgränsen och som redan krävt ett 100-tal dödsoffer,är uppenbara neutralitetskränkningar....Kränkningarna blir inte mindre därför att ubåten vid avfyrandet av torpeden befinner sig på internationellt vatten.Mordvapnet är riktat mot mål på svenskt område.Det är en flagrant krigshandling mot ett neutralt land. ... Med tillfredsställelse konstateras att, efter den samfällda opinion som låtit höra av sig för skärpta åtgärder, mineringar i förebyggande syfte utförts.mellan Hävrige och Kråkelund. I två fall har

C.F.LILJEVALCH 18.8.42

konstaterats att torpeder som avlossats mot fartyge på svenskt territorialvatten haft ryska inskriptioner. De sovjetryska myndigheterna påstå att torpederna avlossats från tyska ubåtar i provokationssyfte.Detta påstående har ytterligare skärpts i sovjetisk press-och radiopropaganda. Man har svårt att förstå vad tyskarna skulle ja för intresse av en dylik provokation. Det borde tvärtom vara dem angeläget att den ur folkrättslig synpunkt fullt lojala fartygstrafiken på Tyskland kan försiggå så ostörd och ouppmärksammad som möjligt. Skulle det fortfarande visasig att ingen regeringgvill vidkännas gärningsmännen till angreppen,då måste man givetvis utgå ifrån att dessa ubåtar ejäro krigförande parts fartyg utan vanliga lönmördare, som kunna oskadliggöras var de påträffas.I så fall ankommer det på vår egen regering att utrusta våra sjö- och luftstridskrafter med den handlingsfrihet som siutationen öppnat. Det måste i så fall vara tillåtet att sänka dessa ingen mans ubåtar var de påträffas utanför våra kuster. (STT undrar också varför man inte kunde låta dragga upp den ubåt som sänkte Luleå.."Djupet torde inte lägga hinder i vägen ifall ubåten verkligen blivit sänkt." De i ledaren omnämnda mineringarna utlades i augusti 42 mellan Hävringe och Kråkelund inom och i anslutning till svenskt territorialvatten för att underlätta neutralitetsvaktens verksamhet och begränsades i norr av lat N 58 30',i syd av linjen som sammanbinder punkterna N 57 29'-0.17 1"'och N 57 32,5'-0.16 54'samt i öster av en linje som sammanbinder punkterna N 58 30'- 0.17 20'och N 58 05'-0 17 20' och N58 0,5' -0 17 10'och N 57 29'-0.17 10'.

Vrakgods SKNEIII 238

Fiskare från Skaftet, Idö och Östra Eknö bärgdae den 18.8 på sänkningsplatsen en flotte på 6 oljefat, 4,22 x 2,40 meter,med komplett utrustning, en teaktrappa (2½ x 0.7 ms), 20 lastluckor, livbojar, signalflaggor, ett livbälte, 8 koppartankar vägande 60 kg samt från en flotte div utrustning som spritkök, signalljus, filtar, oljerockar, drivankare,förbandslådor och konserver. Det mesta såldes på tullauktion i nov42 tillsammans med vrakkgods från ms Luleå. Probeny för SKn 118 kr.

Assurans & effekter

SKN 16.9.42 utbetalat till rederiet 2.160.000:- plus revers 240.000:-(Dec 42)
SKN för effekter 13.1.43 utbetalat 21165:-
Endast utbetalningskvitton fiins, deflesta undertecknade av änkor och föräldrar. (De döda kunde ju inteinkomma med effektlistor)
De överlevande fick för effekter: Styrman Berggren 787:50 (Förlorat för 1579:-), eldare Heitsch 525:- (förlorat för 718:50) etc enligt lag.

C.F.LILJEVALCH 18.8.42

Vraket

21.5.44 sålde SKN vraken av Luleå och C.F.Liljevalch för 5000 kr/styck till Neptunbolaget.

Inget material från 1942 på UD HP 3517

Utöver följande:

Ch.telegram UD till Legation Suède i Kujbysjev 18.8.42 kl 20.05

Svenska ångfartyget C.F.Liljevalch 5500 brton på väg malmlast Tyskland sänktes 18.8 kl 15.30 i eskort av främmande ubåt torped sydost Västervik lat N 57 36,3′ - O. 16 53,5′ på svenskt vatten 2′ från land. Underrätta sovjetiska vederbörande begär skyndsam undersökning samt åtgärder till förhindrande av att svenskt territorium kränkes sovjetubåtar = Cabinet

21.8.42 framlades ovanstående av envoyen Assarsson i samtal med ambassadören Orlov. Trots upprepade påminnelser erhöll legationen inget ryskt svar.

UD Memorandum 1962

På UDHP80c vol 3517 även ett memorandum i anledning av en artikel införd 1962 i tidskriften "Voennoi Storitjeskij Zjurnal", utgiven av Sovjet-Unionens Försvarsministeriums militärförlag - Vojenizdat - i vilken förre chefen för Baltiska Flottan, amiralen V.F.Tributs, redogör för rykska ubåtars operationer i Östersjön sommaren 1942.
I skildringen av ubåten L3- s färder framhålles sänkningen av C.F.Liljevalch den 18.8.42: " Den 9 augusti började den andra ubåtsvågens utmarsch. De måste uppträda under ett svårare läge än ubåtarna i den första vågen. Som första ubåt löpte L3 ut från Kronstadt under befäl av kaptenen av 2a graden P.D.Grisjenko. Utom torpeder varfenna ubåt utrustad med 2 minkammare i akterutbyggnaden. Den 14.8 utlöpte L3 i Östersjön. Den 18.8 siktade den en konvoj utanför Västervik och sänkte handelsfartyget C.F.Liljevalch med ett tonnage av 5422 brton. Några dagar senare sänkte L3 ytterligare ett handelsfartyg.Utan att synas fortsatte L3 mellan svenska kusten och Bornholm ner till Pommerska bukten där befh inom loppet av 2 dagar studerade handelsfartygens kurser."

Sänkt av Sovjetiska ubåten L3,Pjotr Gristjenko

J Rohwer:"Chromik des Seekrieges" (Stalling 1968) sid 27:
"Von den durchgebrochenen Sowjetischen U-bootes der zweiten Welle versenkt L-3, Kapitän 3 gr. Griscenko, w. Gotland aus einer schwedischen Konvoi den Dampfer C.F.Liljevalch - 5492 brt - und jegt am 23.8 vor der Pommerschen Bucht eine Minensperre."

Forts

C.F.LILJEVALCH 18.8.42

Sjöhistorikern Per Olof Ekman i Helsingfors i "Havsvargar" 1983:

Det var den sovjetiska ubåten L3, Pjotr Gristjenko,som torpederade C F. liljevalch. L3 hade direkt från Finska Viken satt kurs mot Landsort och Almagrundet. Den 17.8 i Hävringebukten siktades i fjärran en stor sydgående konvoj och L3 satte full fart för att genskjuta den längre fram. Den 18.8 var denupphunnen utanför Västervik.Innan L3 intog u-läge för attacken räknade bryggpersonalen 14 lastfartyg med 2 jagare i kölvattenkolonn. I själva verket befann sig 16 ångare i kustfarleden med eskort av jagarna Norrköping och Ehrenskiöld.Genom periskopet betraktade Gristjenko noggrannt det främmande sällskapet. Han utsåg ett av de större fartygen, beordrade ett dubbelskott och kommenderade :"Apparatyi -Pli !" (Ge fyr) -"Periskop Vniz!" (Periskop ner!) --"Torpedo vysjli" (på väg) svarade Uo Sergei Sidorov genom talröret från förliga torpedrummet. Efter 15 sekunder hördes två skarpa knallar tätt på varandra. C.F.Liljevalch,5513 brt, malmlast, sjönk inom 30 sekunder kl 15.10 strax syd Kungsgrundets lysboj. -inte långt från Luleåas vrak - träffade av båda torpederna. Av de 40 ombv överlevde 7 man. Efter dubbelskottet bröt 13 ytan - en rätt vanlig företeelese - och blottade sig för några ögonblick för eskorten. De 2 jagarna fällde i rask takt 42 sjunkbomber och Norrköping vakade över platsen i 2 timmars tid, men den främmande ubåten var spårlöst försvunnen.Efter denna tragiska händelse minerades den svenska territorialgränsen mellan Hävringe och Kråkelund och inga fler främmande ubåtar visade sig senare vid denna kuststräcka under de 2 följande åren. - L3 fortsatte mer mot Bornholm och Rügen. Lade ut 20 minor utanför Sassnitz och angrep utan resultat konvojer vid Pommerns kust.16 torpeder sköts bort utan träffar. Den 10.9 återkom L3 till Kronstadt och firades för att ha sänkt tre tyska lastfartyg, en tysk jagare och ett tankfartyg. Chefen och 14 man fick Leninorden. Alla ombord medaljerades.

Egna noteringar

Kapten Bramford hade just serverats thé i Salongen

C.F.Liljevalch gick som nr I i den innersta av eskortens 3 kolonner,räknat utifrån havet och ubåten. Som nr I i BB kolonn,som var närmast ubåten, gick ss Borbeck av Bremen på 6002 brton B.23 -också med full malmlast, och som nr I i mittkolonnen ss Hermod av Stockholm. Utanför eskorten zigzaggade jagarna Norrköping och Nordenskiöld. Eskortchef var fartygschefen på Nordenskiöld, kapten Percy Hamilton. Norrköpings chef var kapten Carl Henrik Falkman (senare Kommendörkapten). Nordenskiöld höll sig i jämnhöjd med konvojens tät, Norrköping i höjd med de sista fartygen i de 3 kolonnerna.Sikten var god, vinden svag sydlig och någon dyning märktes.

STB

16 fartyg i konvojen

C.F.Liljevalch 18.8.42

Kl 15.10 siktades från Nordenskiöld 2 torpedbanor skjuta fram snett förifrår mot de ledande fartygen i konvojen. 15 sekunder därefter träffades C.F. liljevalch av båda torpederna och försvann i ett väldigt rök-och vattenuppkast och moln av rusånga. Från Norrköpings brygga kunde man i kikare se det träffade fartygets förskepp resa sig upp ur vattnet i sned vinkel 20 sekunder efter explosionerna för att sedan snabbt försvinna i djupt. Alla fartyg i konvojen stoppade och de främst gående, Borbeck, Hermod och Satte ut livbåtar. Norrköping, som befunnit sig 2000 meter akter om konvojens tät, gick med över 30 knop mot den plats ssom från Nordensskiöld signalerats som torpedbanornas utgångspunkt. Larmsirenerna tjöt ombord och alla intog sina stridsstationer. Båda jagarna började genast fälla sjunkbomber, först glesare i avskräckningssyfte, sedan allt tätare medan de cirklade runt det område där ubåten kunde förmodas befinna sig. Djupet är här allmänt större än 60 meter vilket gynnar ubåten som kan försvinna i valfri riktning på valfritt djup - en anledning så god som någon att ubåtarna vid anfallen mot Luleå och C.F.Liljevalch valde just detta område utanför Västervik. Sammanlagt 42 sjunkbomber fälldes , deflesta mot en punkt som ett eskorterande flygplan markerat med en rökboj. Redan under de första minuterna efter torpederingen började Norrköping lägga ut rökridåer för att skydda konovojen mot insyn från havet. Ingenolja flöt upp och inga tecken kunde ses på att en ubåt skadats. Sedan sjunkbombsförrådet förbrukats fortsatte Nordesnskiöld sydvart med konvojen medanNorrköping stannade kvar ettpar timmar och bevakade sänkningsplatsen där Idö lotsbåt och flera livbåtar letade efter överlevande. Norrköping återförenade sig sedan med eskorten vid Blackan och vid Furön tog jagaren upp 2man som räddats av ss Flora och som fick medfölja in till Oscarshamn där jagaren låg över Natten. Den 19.8 eskorterades en nordgående konvoj sedan sjunkbombsförrådet förnyats ochunder den eskorten fälldes då och då sjunkbomber för att avskräcka lurande ubåtar. - SS Hermod av Stockholm(se 13.3.43) tog upp 3 överlevande, ss Flora av Hälsingborg 2 och ss Borbeck av Bremen tog upp 2e styrman och sav. upp/- Ombord på C.F.Liljevalch hade allt gått så snabbt att ingen av de 7 överlevande hade några klara minnesbilder. Ingen av dem kunde fatta att de överlevt. 2e styrman Berggren befann sog jämte lotsen och rorsman på bryggan då utkiken på backen, matros Gustavsson, skrek :"Torped!" Styrman gav order om hård STB-gir i samma ögonblick som en torped exploderade strax för om bryggan BB och sedan den andra längre akterut om BB. Berggren krängde på sig ett livbälte utan att hinna knäppa det och hoppade överbord just som den andra torpeden exploderade. Han klarade hoppet trots den stora höjden men sögs ner två gånger. 17.årige salongsuppassaren Egil Olsson,Landskrona, hade just serverat befh thè i

C.F.Liljevalch 18.8.42

salongen och xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx var från pentryt på väg ner till köket då explosionerna kom, Han försökte ta sig föröver mot backen men vid explosion nr 2 hoppade han rakt ut i vattnet och sögs ner flera gånger. Allt var ett enda kaos. Han kom upp till ytan i en malström av spillror och sögs ner igen.Ett rent mirakel att han överlevde. Olsson och 2e styrman togs upp av en livbåt från Borbeck av Bremen . - 2e kocken Lagström hade just druckit kaffe i köket tillsammans med stuert Schönbeck och mässuppassare Persson och stuert tände sin cigarett just som explosionerna kastade omkull dem. Alla 3 rusade ut på däck och kastade sig överbord Lagström uppmanade mässuppassaren, som var intill honom i vattnet, att söka få tag på en planka att flyta på. " Är de du,kocken?" hörde han mässuppassaren fråga. Både stuert och mässuppassarentillhörde de 33 omkomna. Lagström var alldeles slut då han togs upp i en livbåt från Hermod tillsammans med eldare Heitsch och matros Nils Gustavsson. Några minuter till och han skulle ha släppt taget och sjunkit även han. - Eldare Heitsch låg och sov i sin hytt akterut medan de andra 10 på frivakten hade gått till mässarna för att dricka kaffe. Heitsch kom yrvaken utrusande i hyttgången då vattnet forsade emot honom.På något vis sögs han ut då fartyget var under vatten och kom upp till ytan. Matros Nils Gustavsson,Pataholm, som stått utkik på backen, sökte skydd under ankarspelet mot splitter -och malmregnet och var kvar där då C.F.Liljevalch reste sig lodrätt med förskeppetsom ett 30 meter högt torn mot himlen och lucka 2 i vattenytan innan hon krängde över i sned vinkel och gick rakt ner. Gustavsson sögs ner sex gånger efter att ha störtat ner i vattnet från 30 meters höjd. På något vis fick han tag i en lucka och togs upp i en båt från Hermod, mer död än levande,och utan minne av vad som hänt. - Lotsbyte hade ägt rum vid häradsskär i stället för vid Furön,Oscarshamn.Lotsen Sture Sjögren som följt med från Oxelösund avlöstes då av sin kollega och namne, Per Abert Sjögren,Oxelösund, som var bland de omkomna. - Kapten Bramford hade bara varit 2 dygn ombord efter att den 16.8 ha avlöst den förre befh som varit 25 år i rederiets tjänst. - Stuert Schönbeck hade varit 2 veckor ombord. Så sent som lördag 14.8 ,då C.F.Liljevalch låg på Trellebotgs redd, var hanhemma i ett ärende. Schönbeck var ägare till Cecil Bar i Trelleborg och till firman Tekniprodukter som tillverkade kupongfri tvål och tvättmedel. -

Vraket

Belos med djupdykare ombord gick ut den 2.9. och lokaliserade vraket som återfanns på 65 meters djup med 45 slagsida, söndersprängt i tre delar och nersjunket i mycket lös dybotten blott en sjömil från Luleås vrak.Den 2-3.9 gjordes flera nedstigningar som försvårades av stark ström. Inga lik påträffades, inte heller några torpedsplitter. Tidligen hade även ångpannorna

C.F.LILJEVALCH 18.8.42.

exploderat då fartyget gick ner. Den 4.9 kom Belos in till Västervik och avgick kl 23 samma kväll till Kalmarsund för att delta i bärgningen av den efter kollision sjunkna ubåten Sjöborren. Den 2.9 höll lotsarna vid Oxelösunds lotsplats i Oxelösunds kyrksal en minneshögtid över den på C F Liljevalch omkomne kollegan. Vid samma tid anhöll Kungl. Lotsstyrelsen hos K.M:t att få disponera 6000 kr till inköp av100 flytvästar av flygets modell för lotsarna på kuststräckan Stockholm- Kalmar. Den 8.9 hölls i Skeppholmskyrkan i Stockholm en minneshögtid över de 41 vid Luleås och Liljevalchs sänkningar omkomna. (Se Luleå 11.7.42)

Ubåtar sänkta eller ej?

12.7.46 publicerade Aftontidningen under rubriken " Ubåtspiraterna ryskuniformerade tyskar" en artikel enligt vilken en svensk flottist berättat för tidningen om sina tysthetsstämplade upplevelser i samband med bärgningen av en sänkt ubåt från 1942 utanför Västervik. Dykare fann vraket redan 1942. Det var fyllt av lik som visade sig vara tyskar iförda ryska uninfomer och torpederna ombord var ryska. Alla som varit med om bärgningen fått order att inte yppa ett ord och alla handlingar hemligstämplats i 75 år. Omfattande efterforskningar och dykningar hade föregått upptäckten i havsdjupet.Enligt tidningens sagesman skulle tyskar ha sänkt de svenska fartygen sommaren -42 i hopp om att dr in sverige i korståget mot Sovjet.
10.12.48, i samband med att minsveparna M1 och M8 under svepning vid Häradsskär fick upp en svensk mina som desarmerades, kom rykten i omlopp att en sänkt rysk ubåt lokaliserats på samma plats.Marinledningen meddelade därför den 12.12.48: " Att vrak av främmande ubåtar finns i dessa farleder är förmodligen riktigt. Vid de svenska sjöstridskrafternas ingripande till sjöfartens hjälp under kriget hände det att främmande periskop siktades på svenskt vatten. De angripande ubåtarna anfölls med sjunkbomber och stora oljemängder på vattenytan tydde på att träffar förekommit. Detta var känt redan 1942 men kunde av många skäl då ej nämnas. Någon visshet härom går dock ej att få förrän vraken undersökts."
April 1959 skrev kapten J.E.Olow i "Aktuellt och historiskt: meddelanden från Försvarsstabens krigshistoriska avdelning." bl.a att C.F.Liljevalch troligen sänktes av ryska ubåten "SJTJU 314" som därefter sannolikt sänktes genom sjunkbombsanfall från den svenska eskorten. (Se Luleå 11.7.42)
10.3.59 fick fiskebåten V-k 130 Eknö, skeppare Alrik Johansson, utanför Kungsgrundet en sprängd torped i trålen. Det var ett skal som vägde 400 kg Eknö införde fyndet till Västervik där det lades i ett skjul i väntan på en marinexpert. Man ansåg att torpeden måste härröra från torpederingen av C.F.Liljevalch 17 år tidigare.
4.3.59 skrev fil.dr Åke Thulstrup i Sv.D om de tyska trupptransporter som

C.F.Liljevalch 18.8.42

från ochmed juni 41 gick på svenskt vatten till och från Finland och "som länge omgavs med mystik". Thulstrup i London spårat upp tyska dokument omfattande även på tyska avfattade PM från svenska UD och Marinledningen. Fram till den 10.11.41 hade 26 camouflerade och bestyckade tyska trupptransportfartyg jämte andra tyska lastfartyg med vapen,ammunition och förråd om tillsammans 420.000 tonfått färdas genom svenskt territorialvatten med svensk eskort längs svenska ostkusten eller speciellt mellan Landsort och Arholma. De svenska promemoriorna gällde "svenskt understöd åt den Finska och Tyska krigföringen i Norden." I PM den 20.1.42 talas om 48 trupp- och krigsmaterielfartyg om tillsammans 650.000 ton, och av PM1 från 10.11.41 framgår bl.a att svenska armen ur sina mobiliseringsförråd ställt 20000 25-mannatält med tillhörande värmekaminer till general Dietls förfogande. - I slutet av aug 42 meddelade svenska Marinledningen OKM i Berlin att 2 ryska ubåtar sänkts på svenskt vatten och marinledningen begärde modifieringar i det svenska eskortsystemet "zur besseren tarnung" av förhållandet att tyska trupptransportfartyg färdas genom inre svenska höghetsvatten under eskort av svenska krigsfartyg ,som det heter i en depesch från Tyska legationen i Sthlm till Berlin den 22.10.42.

Historik

Malmlaståi ngare på 5514 brton byggd 1920 vid Götaverken i Göteborg av stål. L. 120,2 B. 16,2 Tillhörig Trafik AB Grängesberg-Oxelösund (E. Waldenström) i Stockholm. 8470 dw. 1800 ihkr triplemaskin från Motala Verkstad. 11½ knop på last. Specialkonstruerat för tunga malmlaster med högtankar för och akter samt mycket kraftiga materialdimensioner och skrovförstärkningar. Shelterdäckad med kryssarakter. 4 luckor, 2 master, 8 bommar.Lång halvback. Lev 28.9.20 -Systerfartyget Kiruna lev. 19.3.21 som det sista ångfartyg som Götaverken byggde för Grängesbergsbolaget. Manskapsinredning i 2-mans hytter akter. Övrig inredning midskepps. C.F.Liljevach döptes efter rederiets grundläggare vid sin sjösättning 11.6.20.- I januariorkanen 1937 som kostade över 300 sjömän livet, drevC.F.Liljevalch i 5 dygn med skadad styrmanskin över 150 sjömil innan hon kundebogseras in till Bergen av Sir Ernest Cassel. Det var den 20-27.1.37 på resa Narvik- Emden med malmlast som fartyget med prov. nödstryning lyckades klara den SO orkanen i farvattnen mellan Shetland och Stavanger,drivande NW-vart och hotad av strandning på Norska kusten. Bland de förlista fartygen i denna orkan var ss Savonmaa av Helsinki på 3550 dwB -22 Vid Eriksberg som Roland för Ångf AB Tirfing i Gtbg men såld 26 till Finland. P.r. Helsinki- Manchester med styckegodslast strandade Savonmaa vid Songvaar och bröts ner i bränningarna Alla 25 ombord drunknade. Efter orkanen hittades en ensam jungman ihjälfrusen hopkrupen bakom ett stenblock på Kniplings skär innanför strandningsplasten

C.F.Liljevalch 18.8.42

Hur han kunnat ta sig iland där kunde ingen fatta. - Den 9 april 1940 befann sig C.F.Liljevalch på resa Manchester - Göteborg med last av 6558 ton kol och ankrade upp på Sognefjorden då tyskarna anföll Norge. ~~Dx~~ Där låg hon sedan toll 15.5.40.Under denna tid utlämnades av lasten c:a 30 ton kol till norska jagaren Garm och c:a 12 ton ton kanonbåten Vale. Befh ~~XXXXXX~~ Nils Lund fick kvitton som han förstörde på hemresan efter frigivningen då fartyget prejades i Skagerack av tyska jagare.- Fast innan för spärren gick Liljevalch sedan i malm- och kolfarten på Tyskland. 28.10.40 fick hon en teaklist till aktre bryggbarriären skadad av flak-splitter under en bombraid mot Bremen. (SKN E III vol 190)- Den 26.4.41 i väntan på lots vid Hävringe fick Liljevalch en lätt bottenkänning var-vid BB bottenventilhus spräcktes med läckage som följd. - På ~~xixxxixka~~ resa till Luleå för malmlastning 4/juli 42 räddade Liljevalch större delen av besättningen på tyska malmångaren Katharina Dorothea Fritzen som min-sprängts vid Borkum. De övriga bärgades av m/t Dalanäs o infördes till Brunsbüttel. Minsprängningen inträffad e i konvoj i lugnt,soligt väder.

Systerfartyget Kiruna

Kiruna såldes i april 1959 för 46000 pund till East Asiatic Trading Co i Monrovia,Liberia.Lör 18.4 59 lämnade hon med namnet Ulla Sannegårds-hamnen i Göteborg med holländsk besättning för att i Gdynia lasta cement till USA. Akterut vajade Panamaflaggan. Hon lastade sedan i Havanna för Kobe,Jaoan och gick vid ankomsten dit till nedskrotning.

UD Hp 22 Vol 1146, XXVIII.

HEMLIG

UD om "C.F.Liljevalch" under Neutralitetskränkningar

Rapport från Fc jagaren Norrköping till CKF 19.8.42
angående neutralitetskränkning.

Härmed får jag vördsammast inkomma med rapport jämlikt AN1,mon 57 ang. torpederingen av svenska ångfartyget E.F.Liljevalch den 18.8:

1) Jag. Norrköping utgjorde nämnda dag tillsammans med jagaren Nordenskiöld skyddsstyrka för sydgående eskorten Landsort-Furön. Eskortchef var Fc å Nordenskiöld Handelsstyrkan utgjordes av 16 fartyg och framgick på 3 kolonner.Ledarfartyg var C.F.Liljevalch som innehade förligaste plats-en i STB kolonn.Jagaren Norrköping innehade, enligt eskortchefens order, det aktra läget å handelsstyrkans BB-sida och framgick såsom under ubåts bevakning. Materielen befann sig i klart skepp (dock endast 2 torpeder klargjorda) och personalen i stor lv-beredskap Omkring kl 15 00 rådde vindstyrka 3 (god bris),vindruktning sydlig,någon sjöhävning med dyning

C.F.Liljevalch 18.8.42

kvarstående från tidigare starkare vind, sikt mycket god.
2) Kl 15.10 , då C.F.Liljevalch befann sig i neutralitetsleden 3½' i bäring 193° från Kungsgrunds lysboj (läget uttaget c:a en timme senare genom pejlingar från den av vrakdelar och olja utmärkta ungefärliga platsen för torpederingen), observerades från Norrköping ett utbrett, högt vattenuppkast,sannolikt blandat med ånga, dölja nämnda fartyg. Strax därpå hördes svagt 2 detonationer. I kikaren syntes c:a 20 sekunder senare endast förskeppet peka snett uppåt ur vattnet. Efter c:a 30 sekunder var fartyget försvunnt. Flertalet fartyg i eskorten stoppade och livbåtar utsattes snabbt.

3) Jagaren Norrköping befann sig ,då detonation inträffade, ungefär tvärs handelsstyrkans kö på c:a 1500 meters avstånd och c:a 2000 meter akter om jagaren Nordenskiöld. C:a 4000 meter till det torpederade fartyget.Varken periskop eller torpedbanor kunde observeras. Högsta fart, 29 knop, sattes omedelbart mot ubåtens bedömda läge ungefär tvärs eskortens tät, klart skepp intogs på larmklockor med personalen,varningssignaler avgåvos med siren och signalflaggor och sjunkbombsfällning igångsattes omedelbart. Till en början glesare för att avhålla ubåten från ytterligare torpedskjutning, sedan med korta intervaller inom det område där ubåten-enligt anvisningar från jagaren Nordenskiöld - bedömdes befinna sig. Två flaggprickar fälldes som orienteringspunkter,Sammanlagt 25 sjunkbomber fälldes i följd, de 4 sista mot en punkt som av det eskorternade flygplanet utpekades genom dykningar,och fällning av rökboj Intet anmärkningsvärt kunde dock iakttagas i sistnämnda punkt.Ej heller kunde spår efter verkningar av sb-fällningarna upptäckas. En omfattande dimbildning utfördes för att dölja handelsstyrkan Alarmsignal om neutralitetskränkningen avgavs till CFK.

4. Då endast 4 sjunkbomber återstodo, avbröts sb-fällningen,emedan Noorköping fortsatte att med högsta fart, delvis under dimbldning, genomkorsa det ubåtsfarliga området.Småningom beordrade Nordenskiöld eskorten att fortsätta, gick själv ned mot densamma och beordrade Norrköping att tills vidare kvarbliva för bevakning. - Sedan den första delen av eskortens väg efter igångsättning skyddats med dimma,fortsatte Norrköping därför jakten inom ubåtsområdet - På platsen för torpederingen lågo en lotskutter och fem andra smärre båtar och sökte efter överlevande Norrköping efterhörde om någon ytterligare brägats. Så var icke fallet. Efter erhållen order återgick Norrköping kl 17.00 till eskorten som upphanns vid Blackan.

forts

C.F.Liljevalch 18.8 42

5. Vid Furön ombordtogs på jagaren Norrköping 2 man från det torpederade fartyget som bärgats av svenska ss Flora. Dessa landsattes i Oscarshamn.

6. I övrigt hänvisas till FC å jag. Nordenskiölds rapport

H M Jag. Norrköping 19 8.1942

C H Falkman

Fc

RAPPORT FRÅN Fc Jagaren Nordenskiöld t CFK 18/8 42

Inkom CM 21/8
D N:r HU 713:2

HEMLIG

Jämlikt paragraf 15 AN1 får jag härmed vördsamt anmäla följande: Under sydgående eskort Landsort- Furön den 18 ds träffades i eskortens tät som ledare ingående ångf C F Liljevalch kl 15 15 av två ubåtstorpeder Fartygets läge 191°3,5′ från Kungsgrunds lysboj - på svenskt vatten Ubåtens skjutläge 174° 4,5′ från samma boj (utanför 3-milsgränsen) Fartyget sjönk efter ½ minut och 7 man räddades och infördes senare av eskortfartygen till Oscarshamn När jagaren Norden skiöld,som låg c:a 1000 meter från ubåtens skjutläge,framkom till platse kunde torpedbanorna väl iakttagas och omkring platsen för torpedernas utskjutande fällde eskortfartygen 42 sjunkbomber utan synbar verkan Dimma bildades för eskortens skydd och sedan överlevande bärgats beordrades fartygen fortsätta Jagaren Norrköping verkställde ubåtsjakt inom området till omkring kl 1700

H M Jagaren Nodenskiöld 18/8 1942

P Hamilton

Fc

Signalmeddelande BAO t CM tid nr 15 30 den 18/8 42,mottaget 15 41

HEMLIG Okänt handelsfartyg i sydgående eskort sänkt av okänd ubåt, 2 detonationer hördes Eskortfartygen varierande kurser med hög fart Rapporten avgiven från Idö utanför Västervik

(H)

Signalmeddelande NS till CM 18/8, tidsnr 1510,mottaget 15 50

HEMLIGT Svenska ångf C F Liljevalch torpederat 5′ bäring 193° från Kunsgrund, lat N 57° 36,3′ - O 16° 53,5′, dvs 2,2′ innanför fyramilsgränsen

(H)

Dito från NS till CKF/Cm kl 16 18/8,mottaget 16 49

Ubåten belagd med 42 sjunkbomber Enligt uppgift 2 man räddade Nkg kvarstannar å platsen

Forts

C F Liljevalch 18/8 42

Hemligt signalmeddelande Ns t CKF kl 16 30 18/8,mottaget 1740

Med säkerhet räddade: styrman Berggren, uppassare Edvin Olsson, matros Nils Gustavsson, eldare Heintz, kocken Lagerström, lättmatros Göranson, lämpare Botin

---

U D Promemoria 20/8 -42

HEMLIG

Marinstaben meddelar att de jagarförband som eskorterade C F Liljevalch, numera inberättat att såvitt man kunnat iakttaga torpederna avskjutits från en plats belägen 4½' i bäring 174° från Kungsgrunds lysboj Ubåten hade befunnit sig 3,3' utanför yttersta svenska baspunkt C F Liljevalch befann sig, när hon träffades av torpederna, 1,8' utanför yttersta svenska baspunkt Torpederna tillryggalde 1,6' det vill säga i det närmaste 3000 meter Båda de avskjutna torpederna träffade fartyget De svenska jagarna kunde iakttaga torpedernas väg ända från utskjutningsplatsen - Marinstaben meddelar som koplettering att enligt vad jagarcheferna numera meddelat, C F Liljevalch gick som tätfartyg i den av eskortens tre kolonner som befann sig närmast land Detta tyder närmast på att ubåten siktat mera på måfå mot eskortens tät - Sannolikheten av att de svenaka jagarna lyckats sänka ubåten beteckas som måttliga Några efterforskningar eller spaningar efter oljefläckar ha ännu ej kunnat verkställas, närmast beroende på att flottan med nuvarande belastning icke har några fartyg disponibla

Stockholm 20/8 1942

XXVIII Chiffertelegram legationen i Kujbyschev till UD 22/8 42

246 Idag framfört ed 171 till Orlov som lovade söka utverka såväl svar vår begäran undersökning och förnyade instruktioner Sovjets sjöstridskrafter som even avgivande tidigare diskuterade deklaration 22 Orlov sade sig vel förstå indignationen i Sverige men övertygad sojetiska ubåtar oskyldiga detta liksom samtliga föregående fall Secundo: Som jag upprepade tillfelle framhållit torde ryska politiken sverige efter tyska anfallet bestemts intresset forhindra uppslutning tysklands sida zz sjelvklart har positiv påverkan vår politik ansetts utesluten och sovjet måste inskrenka sig underlåta företaga något som kunde ge anledning endring svenska hållningen zz derför ingen reaktion Finlandshjelpen mm zz tvertom uttalades förståelse vårt lege zz Så småningom tycks man her alltmer övertygad svenska folket ej hågade aktivt deltaga kriget och att sverige pa grund sin vexande militära styrka vel i stånd visa större bestemdhet mot tyska krav zz Då man i moskva dessutom tycks vara seker england USA helt stödja sovjet anse sig ryssarna nu tydligen kunna föra en aktivare politik vårt land vilket framgått bland annat de anmerk-

ningar som efter att långtid samlats på hög presenterades aidemem tvaa seks juli zz hermed avsåg man första hand varna oss bryta neutraliteten och vidare om möjligt förmå oss inskrenka krigshjelpen Finland, tysk vapentransit etc Detta bekreftats talrika samtal utrikeskommissariatet senaste tiden varvid man i allvarliga men fortfarande elskverda ordalag talat om sveriges eftergivenhet som nu ej längre behöves etc zz För sovjetregeringen har i denna situation de sannolikt av misstag och på grundokunnighet bristfällig utbildning ubåtsbefelet skedda torpederingarna samt svenska opinionens kraftiga reaktion och våra protester utan tvivel kommit oleglig, men just ener man seker sverige ej av dessa incidenter i nuvarande lege låter sig driva i krig anser man ej nödvendigt erkenna och släta över zz Istället har man av prestigeskel valt blockneka och insinuera tyska provokationer zz Min bestemda övertygelse endring i denna hållning ej kan uppnås vanliga diplomatiska forhandlingar zz Det maksimum som genom dylika kan vinnas vore ovannemnda deklaration vari sovjetregeringen forsekrar ingen avsikt krenka svensk neutralitet evensom skerpta instruktioner sovjetiska sjöstridskrafter zz Detta dock givetvis ingen garanti mot upprepning torpederingarna varför enda effektiva settet reagera ny synes mig vara en här långtgående order till svenska flyget marinen angripa alla ubåtar vare sig våra vatten varom Berlin Helsingfirs Moskva offentligt underrettas zz Då jag idag berörde tidigare utferdade bestemmelser uttryckte Orlov denna gång sin tillfredstellelse dessa och hoppades sådan ubåt fångas så att man i Sverige skull övertygas Sovjets oskuld zz Under dylika forhållanden utvidgning eskortskyddet ej behöva medföra komplikationer vårt förhållande Moskva =
= Assarson

Chiffertelegram Kujbyschev till UD 9/9-42

235 Trots påminnelser ennu inget svar Ölandsbombningen Liljevalch och begerda deklarationen torpederingarna zz detta uppenbara nonchalerande ingår xxxxxxx utan tvuvel såsom led skerpta politiken gentemot vårt land zz Secundo: Genom kylighet hoppas man kunna förmåoss taga varningarna aidemem QLPQ (26) juli ad notam och framkalla mera bestemd hållning vår sida mot Tyskland första hand tanke eventuella nya tyska krav men kanske ventar man even vi med hensyn ökande militära styrkan skola kunna inskrenka redan gjorda medgivanden zz Samma syfte förföljes indirekt genom återgivandet GHT:s artikel, mitt QLOMQ (253) Dessutom har serskilt senaste tiden sovjetpressen tydligt givit uttryck ryssarnas missnöje vissa demokratiska lender dra fördel ac sovjets kamp mot nazisme utan att sjelva göra någon insats zz Hermed avese sekerligen ej blott Englandutan even små lenderna Europa vars öde seges helt bero Hitler

C F LILJEVALCH 18/8 42

krossas varför av dem måste förventas aktion eller i vart fall ej indirekt stöd mot mensklighetens versta fiende zz Secundo tacksam meddelande om jag bör fortsetta insistera deklarationen och om något finnes tillegga tidigare argumentation = Assarson

Sovjet har aldrig officiellt erkänt att sovjetiska ubåtar utförde sänkningarna i Östersjön sommaren 1942 Telegramväxlingen i denna sak UD- Kujbyschev 1942 är mycket omfattande

HEMLIG

HAMMAREN 22.8.42

BRUTAL SÄNKNING MED BRANDGRANATER EFTER 4 TORPEDMISSAR.

Rapport

Avgick fre 31.7.42 från Liverpool dest. till Bahia, Rio Grande. Rumslast av 4830 ton styckegods. På däck 40 ton lokomotiv, höjd 6', svetsat till däck o surrat med wires. Bunkers: 630 ton dieselolja (12 ton per dygn). Proviant för 50 dygn . Djupg F. 21'6"- A. 25'6" 31 ombv

Sänkt av ubåt genom beskjutning och torpedering lör 22.8.42 c:a 6'SSO Itapuan Point fyr. Vind SO3, SO-lig dyning, god sikt. Ie styrmans vakt, utkik på bryggan. 5 dödade. Många sårade. Skepps -& maskindagböckerna förlorades.

Befh rapport om sänkningen.

Avgick Liverpool 31.7 ((Medföljt konvoj OS36, UK- Sierra Leone och sedan denna upplösts fortsatt ensam)) Kl 23 den 21.8 passeradesden sista av Naval Control uppgivna positionen och kursen sattes därifrån 6'utanför Itapuan fyr som var släckt. Lör 22.8 kl 04.40 befann sig fartyget enligt logg och okulär uppskattning c:a 6-7'SSO denna fyr och sakta fart slogs i maskin eftersom Bahia enligt order måste angöras vid dagsljus. Klar luft, fint väder. Kl 04.40 började fartygets midskeppsöverbyggnad beskjutas med brandgranater från BB-sidan och hela däckshuset övertändes. Granaterna avfyrades med ngr minuters mellanrum. Efter den första salvan beordrade befh stopp i maskin men då detta skulle göras träffades ledningarna till maskintelegrafen av en granat varvid visarna på telegrafen i maskin inställde sig på halv back, och denna order utfördes i maskinrummet. Strax efter denna manöver träffades maskinskylightet av en brandgranat som satte övre gretingen i maskin i brand Ie maskinisten och vakthavande motorman rusade då upp föratt utröna orsaken till branden. När de kom upp på övre gretingen var hela maskinskylightet övertänt och deras enda räddning var att ta sig ut på däck. Livbåtsalarm blåstes omedelbart då beskjutningen började och alle man beordrades i STB utsvängda båt eftersom fartyget besköts från BB-sidan. 13 man kom ner i denna båt under Ie styrman Lundins befäl. Eftersom fartyget gick halv fart back brast fånglinan p.g av det starka propellervattnet och båten drev iväg föröver längs sidan. Befh gav nu order att fira även BB båt men då den firades brast den sönderbrända aktertaljan och båtan vattenfylldes och drev med 5 man ombord ut från sidan i propellervattnet. Strax därefter exploderade en torped föröver om stb och fartyget sjönk med stäven före efter c:a 5 minuter Befh och 4 man kunde rädda sig upp på akterflotten. Strax efter torpederingen passerade en ubåt mycket nära STB livbåt. STB båt roddes till platsen där Hammaren sjunkit och roddes runt där för att bärga överlevnade. Då alla bärgats befanns 26 man vara räddade, 5 saknades. Chiefen och salongsuppassare Elmar Sauga troligen dödats i sina hytter som var genomskjutna och övertända. Matros Hellqvist, motorman Eriksson och kockeleven Lvov befann sig

HAMMAREN 22.8.42

på poopen då fartyget sjönk. Sedan sänkningsplatsen välgenomsökts sattes kurs på Bahia dit livbåten kom vid middagstid. Den av fosfor mycket svårt brände 3e styramn Forslund skickades omedelbart till sjukhus, liksom telegrafisten Howlett som fått en splitterskada, stuert Häggström som fått höer fot skadad och motorman Engelbrektsson som fått skärskador på armar och händer. Befh fördes till Naval Control där muntlig rapport avlades. Därifrån fördes befh och Ie styrman till sjukhus för behandling av div. sårskador. Sedan besättningen blivit väl förplägade på Merchant Boys Corps ordnade svenske konsuln inkvartering i staden. Alla förlorat sina personliga ägodelar. Befh räddat en del av skeppspappren samt folkböckerna till däck och maskin.

Bahia 25.8.42

C.Clase

Befh

(3e styrman Forslund avled den 1.9. på sjukhuset i Bahia kl 14 och blev begravd kl 10 den 2.9)

Sjöförklaring på vicekonsulatet i Bahia 27.8.42 kl 09

Vicekonsul Carl Brusell

Sakkunniga: Sten Lindhé på ms Scandinavia & Oscar Ulltorp på ss Etna, båda liggnade i Bahia.

Kapten Uno Wallén kaskoassuradörernas ombud i Bahia.

Befh Clase: Avlade sjökaptensexamen 1932 men p.g av krigsförhållandena hade ej sjökaptensbrev kunnat uttagas. Fört Hammaren sedan 15.2.42. Före avgången från Liverpool hade på order från Naval Control alla nationalitetsmärken och fartygsnamnet övermålats med grå färg. livbåtarna varit utsvängda i dävertarna. Fördäcksflotten stått fritt på lucka 2, akterflotten stod fritt på poopen. Var man hade egen livväst och korklivbälten fanns utplacerade lätt tillgängliga. Livbåtsövning hållits i Liverpool 31.7. Eldsläckningsutrustning fanns enligt föreskrifterna. Befh endast svarat på direkta frågor och i övrigt hänvisat till sin rapport. En skriftlig order från Naval Control i Liverpool att ej angöra Bahia under mörker fanns ombord men gick förlorad med fartyget. Befh befann sig på bryggan då beskjutningen började men han kunde inte se ubåten i mörkret, bara mynningsblixtar från kanonerna. Nödfrånslaget till huvudmotorerna fanns i befälets badrum och kunde ej nås eftersom badrummet övertändes av den första brandgranaten. Fartyget sannolikt sjunkit på större djup än 100 famnar. Tillfrågad av assuransens ombud om de skadades tillstånd svarade befh att lång tid kommer att åtgå för att få 3e styrman Forslund och stuert Häggström återställda igen.

Ie styrman Lundin? Endast besvarat direkta frågor. I övrigt hänvisat till rapporten. Befann sig i STB båt för om Hammaren då han i mörkret c:a

HAMMAREN 22.8.42

200 meter bort såg ubåtens silhuett. Under sökandet efter överlevnade hade dagsljus rått. Inte sett någon av de saknade men chiefen och salongsuppass aren hade antagligen dödats i sina hytter.

Ie maskinist Bergström: På fråga sagt att han var på manöverdurken i maskin när första skottet träffade fartyget. Han gick upp i maskinkappen med en eldsläckare efter det skottlossningen slutat för att släcka elden, men fortsatte ut på däck emedan han ansåg det ontänkbart att släcka elden. Tillfrågad av sakkunnige om det mänskligt att döma funnits någon möjlighet att återvända till maskindurken för att stoppa maskinen, svarade B. "Nej, inte utan en säker död." - Befh förtjänst att så många räddades då all avar på akterflottenoch befh gav order att isället gå till BB båt. Sett motorman Eriksson flyta död i vattnet.

Motorman Andersson: Ej sett ngn av de saknade. Inget att tillägga.

Timmerman: Sett kockelev Lvov vid sjösättningen av STB båt. Lvov var skadad, blod rann från hans hals. Sedan ej sett honom mera.

Lättmatros Jacobsen: Utkik på bryggan då beskjutningen började. Såg efter skottet ubåten som en silhuett i mörkret. Minst 5 skott avsköts mot fartyget. Såg kockelev Lvov i BB båt då den sjösattes men Lvov återvänt ombord och ej synts till mera.

Vicekonsuln i Bahia till legationen i Rio, 31.8.42 (H)

Härmed ber jag vördsamt få bekräfta vicekonsulatets telegram no 41 avden 22 ds i samband med ms Hammarens sänkning just utanför Bahia den 22.8 kl 05.15 Fem man skadades, av vilka endast 3e styrman E.F.Forslund var allvarligt skadad. Denne ligger å portugisiska sjukhuset härstädes och det tyckes att hans liv skall kunna räddas, trots de svåra brännskador han erhållit.(2/3 delar av kroppen med brännskador av 2a graden). Av de 5 saknade flöt liket av matros K.G.Hellquist iland den 25e ds (1E/11 8) samt begravdes samma dag av svenska missionärspastorn A.Petterson härstädes, enligt svenska kyrkans ritualer och i närvaro av befäl och manskap. Sjöförklaring avhölls å vicekonsulatet den 27ds avskrift av vilken jag ber härmed vördsamt få bifoga tillika med tillhörande dokument, vilka jag hoppas kungl. legationen finner korrekta och i god ordning.

Med utmärkt högaktning
Carl Brusell

Legationen i Rio till vicekonsuln i Bahia, 4.9.42 (H)

I sjöförklaringen förekommer ej uppgift om huruvida fartyget gick mörklagt eller ej. Kopletterande upplysming härom bör införskaffasfrån befh, vederbörligen bestyrkt av några av besättningen. Därvid bör angivas dels om fartyget var helt mörklagt, dels om reglementsenliga lanternor fördes med full eller reducerad ljusstyrka eller om de voro släckta, dels och om nationalflagg var hissad och i så fall om den fördes belyst.

Signerat Gustaf Wessel

HAMMAREN 22.8.42

Vice consulat du Suède Bahia 9.9.42 HEMLIG

Tillägg till sjöförklaringen

Befh, Ie styrman, Ie maskinisten och lättmatros Jacobsen infann sig den 9.9.42 på vicekonsulatet för besvarnadet av följande frågor: Vid förlisningen, var fartyget mörklagt? - Varvid kapten Clase svarade att fartyget var fullständigt mörklagt emedan fartyget seglade för Ministry of War Transpirt i Londdb; att sidoljusen,lsom varit tända under 10 minuters tid en halvtimme innan fartyget besköts,varit starkt neddimmade, och att dessa ljus endats tänts emedan fartyget då passerat en fiskebåt med tända ljus. Då alla nationalitetsmärken voro övermålade, förde fartyget ej heller nationalitetsflagg. Befh tillade vidare att han fann det förvånansvärt att Hammaren dirigerats in till Bahia för en så liten lastkvantitet som c:a 200 ton, i all synnerhet som inte mindre än 5 brasilianska fartyg just i de dagarna sänkts av ubåtar i näreheten av Bahia. Någon vidare fråga ställdes ej,ej heller hade någon av de närvarande något vidare att tillägga.

Carl Brusell

Crew list Kompl.UD/SKN/eg.et (H)

Befh Carl Gunnar Herman Clase, Gtbg, f-06 (15.2.42)
Ie styrman Bengt Erik Lundin,Gtbg, 8.2.09
2e styrman Charles H.Henriksen , 31 år (N)
+ 3e styrman Fritz Evert Walter Forslund, Gtbg, 34 år Härnösands sjömansh.221
Svårt bränd av fosfor +1.9.42 på sjukhus i Bahia
+ Chief Wilhelm Edwin Fredrik Jeansson, Kulladal, Malmö, 49 år
Malmö sjömanshus M-332
Ie maskinist Tage Lennart Bergström, Nya Varvet,Gtbg, 31.10.09
3e maskinist Erik Holger Andersson,Kristianstad, 34 år
Elektriker/Maskinassistent Göte Sigvard T.Berg,Othem, 33 år
Stuert Johan Gottfrid Häggström, Bromma, 54 år
Ie kock Bror Evald Geron Malmström,Malmö, 26 år
+ 2e kock Nikolai Lvov, Narva, Estland, 22 år
+ Salongsuppassare Elmar Sauga,Tallinn, Estland, 37 år,13.2.05 Viljandi
Mässuppassare Arthur Williams, 18 år (E)
Båtsman Erik Alvar Persson, Lekaryd, Alvesta, 34 år
Timmerman Johan Arthur Erlandsson, Ö.Hoby, Skillinge, 22.1.09
Matros Stig Gösta Thernsjö, Hällaryd,Karlshamn, 22 år
Matros Erik W.Wingårdh, Uddevalla, 26 år
+ Matros Karl Gösta Hellkvist, Ruda,Vånga,ögld, 22 år (Norrköpings sjhus N36)
Matros Sture Sigfrid Gustavsson , Agerum, 33 år
Matros Gösta B.R.Lindwall, Nederkalix, 24 år
Matros Olof H.S.Olsson, Skee, 34 år

Forts.

HAMMAREN 22.8.42

Crew list forts

Lättmatros F.Kraav, 19 år

Lättmatros Hans Christian Jacobesn, Gentofte, Danmark, 3.5.22

+ Ie motorman Nils Gustav Eriksson, 24 år, Norrköpings sjömanshus 40

2e motorman Axel Hugo Andersson, Stridnbergsgatan 10, Nyköping,18.12.07

2e motorman Karl G.Johansson, Vänersborg, 25 år

2e motorman Stig Erland Bengtsson, Skaftö, Stockevik, Fiskebäckskil,22 år

2e motorman Per Olof Skogman, Karlstad, 23 år

2e motorman Nils G.Engelbrektsson, Gtbg, 21 år

2e motorman Stig Oscar Torgny Jansson, Kumla,32 år

Telegrafist J.L.Hewlett, (E)

(Sårade: Befh, Ie styrman, 3e styrman som avled 1.9.42 i Bahia, telegrafisten, stuert, 2e motorman Engelbrektsson. Många av de ombv fått mindre blessyrer och brännsår)

Telegram till UD från Beskickningen i Rio 2.9.42

331 vårt 313 Bahiakonsulatet meddelar E.F.Forslund avled 1.9 kl 14.00 Begravning idag klockan 10.00 =Weidel

---

KK memorial 27.11.42 Ej för publicering

Fartyget besköts och torpederades utan föregående varnimg av okänd undervattensbåt. Ex officio Bo Bergström

(För de 5 omkomna anges bara initialer, efternamn och - år gammal. Att 3e styrman avled på sjukhus nämns inte.Det står bara att "4 svårt skadade överfördes till sjukhus.")

UDHP 80c 3517

Telegram Rio till UD 23.8.42 kl 14.34

313 vicekonsulatet Bahia telegraferar quote hammaren torpederad saknkt foeljande oeverlevande kapten C.G.H.Clase, foerste styrman B.E.Lundin, andre styrman C.H.Henriksen, 3e styrman E.F.Forslund foerstemaskinist T.G.Bergstrowm, 3e maskinist E.H.Andersson maskinassistent G.S.T.B Berg stewart J.G.Haeggstroem foerste kock C.G.Malmstroem koeksbitraede AWilliams baatsman E.A.Persson timmerman J.Erlandsson sjoeman S.G.Thernsjoe EW. Vingaard SS Gustavsson B.G.R Lindwall O.H.S Olsson F.Kraav H.C.Jacobsen motormen A.H.Andersson K.G.Johansson S.E.Bengtsson P.O.Skogman T. Jansson N.G.Engelbrektsson J.L.Howlett av vilka E.F.Forslund allvarligt skadad stop foeljande laett skadade Clase Haeggstroem Engelbrektsson Howlett stop 2e kock Lvov estnisk nationalitet daeckspojke E.Sauga estnisk nationalitet sjoeman K.B. Hellquist motorman N.g.Eriksson doeda stop sjoefoerklaring maandag konsulatet omhaendertar oeverlevande = Weidel

HAMMAREN 22.8.42

Utdrag ur telegram till rederiet från befh,Bahia 25.8 17.14 NLT

Forslunds condition extremely serious stop no chance missing five stop Hellquist found dead funeral today stop = Clase

Dito Bahia 1.9.kl 18.20 LC

Regret report third mate Forslund exspired today two p.m. funeral tomorrow ten a.m. please transmit family mine companions condolences = clase

U (Avskrifter t.KK 28.10.42 från red)

UD till KK,Sjöfartsbyrån,Sthlm 24.8.42

Härmed har jag äran meddela att det red AB Transatlantic i Göteborg tillhöriga motorfartyget Hammaren -reg.nr 7594 - enligt telegrafiska underrättelser från svenska beskickningen i Rio de Janeiro,efter torpedering förolyckats i Atlanten. Av den till 31 man uppgående besättningen ha 26 räddats och införst till Bahia varest da omhändertagits av svenska vicekonsulatet. Beskickningen tillägger att sjöförklaring med anledning av olyckshändelsen avses äga rum måndagen den 28 augusti .Fartygets redare har underrättas om förestående.

S von Euler
tjf chef för UD,s byrå för
Arvs - & ersättningsärendem.

SKNEIII 239 (Ingen sjöförklaring, ingen rapport,ingen crewlist)

Telegram till Rederiet 22.8 från befh i Bahia

(Avsänt Bahia 22.8 kl 17.35:) "Torpedoed sunk 26 saved stop 3d mate Forslund seriously wounded following five missing chief engineer Jeansson second cook lvov saloonboy E Sauga sailor K.G Hellkvist motor man N.G.Eriksson = Clase.

På rederiets begäran sände befh 26.8. exakt tidpunkt för förlisningen : Bahia 26.8 kl 17.10 LC Referring yours 26th 05.15 local time august 21st = Clase "

Det enda i SKN:s mapp som belyser vad som hänt är följande flygpostbrev:

H.V.Wallén
Caixa postal 443
Bahia -Brazil

Bahia den 10 sept. 1942

Herrar Sveriges Ångfartygsassuransförening
Göteborg

Till följd av föreskrivna restriktioner angående medelelser av allt som hör till sjöfart, har jag ej önskat att direkt avisera Eder om ms Hammarens krigsförlisning, och alla upplysningar som framkommit vid sjöförklaringen ommer ju Edeer tillhnda genom rederiet. Av fartygets agenter blev jag, som Eder representant, kallade att närvara vid sjöförklaringen på Sv.konsulatet den 27.8. Ett par saker böra emellertid påpekas.

HAMMAREN 22.8.42

Fartyget var ej försett med nationalitetsmärken då det besköts och sänktes genom torpedering .Befh meddelade att han av de engelska myndigheterna uppmanats att utplåna dessa nat.märken. Mörker råddeemellertid vidanfallet, varför sådana märken ej skulle ha setts såvida de ej varit belysta. Befh meddelade också att han stått i trådlös förbindelse med de E. myndigheterna beträffande de kurse som skulle följas unde resan, och det förefaller därför egendomligt , att fartyget tilläts angöra Bahia, då det var bekant att ubåtar opererade utanför inloppet och flera brasilianskaffartyg blivit torpederade. Vid beskjutningen av bryggan kom maskintelegrafen antagligen att slå halv back , vliken order utfördes i maskinrummet. Det blev sedan omöjligt att stoppa maskinen. Fartyget fick därför fart akteröver,vilket i hög grad försvårade besättningens gående i båtarna. En anordning för maskinens stoppande från båtdäcket skulle vara en önskvärdhet. Enligt vadjag förtsår fanns en sådan anordning, men placerad inuti överbyggnaden,och då denna hade skjutits i brand kunde man inte komma åt att stoppa maskinen.
Under ss Etnas uppehåll härstädes besiktigade jag för Lloyds skador i stb eldrör i stb-pannan och fann att ett par sprickor uppstått som måste svetsas. Pannorna i detta fartyg är i dåligt skick. Efter prov. reparation utfärdades sjövärdighetsbevis på villkor att pannorna skulle besiktigas av expert vid framkomsten till dest.hamnen.

Högaktningsfullt
Uno Wallén

(Ink. SÅAF 10.1.43)

Assurans

SKN ersatt rederiet för totalförlust 1.9.42 med 2.900.000:- samt revers på 100.000:- löst mars 43.

Effekter

SKN 5.10.42 ersatt rederiet med 19802:50 för effekter samt 13342:70 i hyresersättningar.
SKN 17.5.44 utbetalat ytterligare 450:- för effekter
SKN 23.11.44 ersatt kockelev Lvovs dödsbo med 337:50 för effekter
Listorna är utskrivna på tjocka linjerade ark ,signerade , och utan adresser
Befh förlorat för 4560:- plus instrument 1605:- (3 st Van Heusen militära skjortor 60:-) Han kvitterdae 3405:- i Gtbg 13.5.43
Många hade egen radio pmbord och tropikhjälmar: lättmatros Kraav även en stålhjälm (privat). Matros lindwall hade i sin hytt ett tigerskinn 30:-, ett ormskinn 10:-, 100 fotografier 10:- och 11 böcker 50:-
Stuert Häggström tagit upp sin slabbkista med bl.a. 43000 cigaretter och 225 Sunlighttvålar, värd 961:83. Han blev av med 3 par glasögon 75:- och 2 guldringar 75:- samt en gasmask i fodral 8:- Ie styrman förlorade en Mörnerdräkt 180:- och sin förlovningsring 50:-
Motorman Erikssons dödsbo i Norrköping fick 23.6.43 kr 337:50
Chiefens änka i Kulladal ,Ida Jeansson, fick 1012:50 den 13.1.43

HAMMAREN 22.8.42

Telegrafist Howlett (Mycket elegant handstil)

One leather suitcase	£4.10
One attaché case	2.15
One new uniform suit	12.12
One new uniform cap & badge	1.15
Four white shirts	6.6
Eight shirts	4.16
Two suits woolen underwear Two suits summer -"-	4.00
Three suits pyjamas	3.15
One blue lumber jacket containing two wallets with cash,total value	10.10
One blue trench coat	5.5
Three pairs of shoes	4.7.6
One pair of slippers	0.12.6
One grey lounge suit	6.6
One Navy Blue suit	4.15
18 collars	1.5
6 handkerchiefs	0.6
4 ties	0.12.6
1 Waterman fountain pen 2 Eversharp pencils	3.10
1 Rolls razor with 2 hollow-ground blades	3.10
Toilet requisites in case	1.1.
2 pairs of spectacles	4.5

2e styrman Henriksen förlorat för 2341:- (Radio, guldarmbandsur,Kodak bälg-kamera, fickur i silver)

T.Fredh: Utanför spärren(81)

3e styrman Forslunds begravning 2.9.42

Scandinavias Befh Sten Lidhé berättar:

I augusti 1942 kom Scandinavia till Bahia med spannmålslast. Då hade tyska ubåtar utanför kusten sänkt Transatlantics Hammaren. Efter ngr dagar dog den svårt sakade styrmannen från Hammaren i svåra plågor. Konsulatet ordnade begravningen. 30-40 svenskar var närvarande, liksom 3 svenskar bosatta i Bahia. Jordfästningen måste på grund av värmen ske 24 timmar efter döden. Då gäller det för utlänningar att själva ta hand om liken på bårhusen. Så var det åtminstone i Brasilien. Det var ruskigt att hämta kistan. De döda låg på stenbänkar i huset , atnaken var förfärlig och liken var inte ens övertäckta. Paradoxalt nog gick liktåget genom stadens bästa kvarter.Kistan sänkte i en grav bestående av en stor cementlåda.Ett cementlock lades över och graven murades igen. Efter 3 år skulle den åter öppnas och den döde då flyttas till en vamlig grav. De som var på begravningen kom från Hammaren, Scandinavia och Etna.Några veckor senare flöt ytterligare ett lik iland från Hammaren (Matros Hellquist 25.8)(Se sid 3) De krigsförlista fick åter vara med om ceremonin. En av de överlevande försökte förresten att ta livet av sig i samband med dessa jordfästningar.

(I del 3 av Fredhs Utanför spärren, finns foto av Hammaren och en livbåt på väg in i Bahias hamn för motor 22.8.42)

HAMMAREN 22.8.42

SÄNKT AV U-507, FREGATTENKAPITÄN HARRO SCHACHT

Hammaren sänktes 22.8.42 på S.13 -W.38 15′av U-507. Harro Schacht,som efte att ha missat Hammaren med 4 einzelschüsse gick uppi ytläge ochangrep med artilleri och till sist sänkte Hammaren med ett "fangschuss." Schacht, född i Cuxhaven 15.12 07, hade 16-19.8 sänkt 5 brasilianska fartyg,vilket 28.8. ledde till att Brasilien förklarade Tyskland krig. Efter sänkningen av Hammaren måste U-507 återvända till sin bas efterom torpederna tagit slut. 613 människor dödades vid sänkningarna av de Brasilianska fartygen. Tre av fartygen sänktes den 16.8, nämligen Baependy, Araraquara, Annibal Benevolo och den 17.8 Itagiba. Sista offret blev en liten skomare på 90 ton som Schacht den 19.8 sänkte med artilleri i mynningen av floden Itacare, den hette Jacyra. - Lloyd Brasileiros ss Baependy på 4801 brton B-99 var på resa Rio-Bahia-Manaos med 246 passagerare och 74 mans besättning av vilka 18 passagerare och 18 manskap överlevde. - Lloyd Nacional i Rio passagerarmotorfarty Araraquara på 4872 brton B.-27 var på resa Bahia-Pernambuco med 60 passagerare och 83 mans besättning, sjönk på 2 minuter efter en torped midskepps, endast 7 överlevande. - Lloyd Brasileiros ss Annibal Benevolo, 1905 brton B-05 var på resa Bahia-Aracaju med 101 passagerare o 62 mans besättning samt 600 ton styckegods.Sprängd av en torped midskepps sjönk hon omedelbart och endast 4 överlevde av 163. Companial Nacionals i Rio ss Itagiba på 2169 brton B- 13 var på resa Rio-Pernambuco med 176 ombv av vilka 32 överlevde. - Harro Schacht fick Riddarkorset 9.1.43 för sina insatser men han och hans besättning,54 man, följde U-507 i djupet den 13.1.43 då amerikanska plan upptäckte U-507 i ytläge i Sydatlanten NW Natal, S.01 38′- W 39 52′,och bombade den i sank.

Lloyds War losses uppger att Hammaren sjönk på approx. 40 fathoms djup. Ie maskinist Bergström hade vakten i maskin 22.8 kl 04.40 då han hörde den första smällen. Han visste inte att en ubåt öppnat artillerield med fosforgranater mot Hammaren utan tog det för ett prejningsskott från kusten. Då den ena smällen följde på den andra var Bergströms nästa tanke att man kommit in i ett minfält. Maskintelegrafen hade ringt halv fart back och B. gav backmanöver,ovetande om att stopp slagits från bryggan. Plötsligt fick han se eldsken ovanför sitt huvud och ropade åt vakthavande motorman att hämta en eldsläckare. Med denna rusade båda upp tillmaskintoppen endast för att finna att det brann överallt midskepps, i hytter, på däck och i däckslasten. 2e kocken Lvov låg död på båtdäck med ryggen uppsliten av granatsplitter och chiefens ochsalongsuppassarens hytter var en del av eldhavet. Dessa 2 hade, som det visade sig, aldrig synts till på däck. Bergström kapade en flotte och tog sig upp på den tillsammans med stuert, båtsman och en estländare. De togs sedan upp i STBbåt som

HAMMAREN 22.8.42

också räddade 5 man fastklängda vid den välta BB-båtens köl. Den hade slagit runt vid sjösättningen så fort den nått vattnet eftersom fartyget gick back. Den var dessutom splitterskadad. Mycket hajar på platsen. Ubåten inställde elden medan STB båt rodde undan i mörkret som omgav det brinnande fartyget. Torpeden exploderade tvärs lucka 3 och ca 4 minuter senare slocknade branden när Hammaren sjönk. -En av de 5 som kom i vattnet vid BB båt var motorman Axel Hugo Andersson som varit 3 år ombord.Då skottlossningen började kom frivakten yrvaken upprusande på däck direkt från kojerna. Det var ju bara några timmars gång kvar till Bahia efter en resa som gått bra genom alla farozoner. STB båt kom kl 12 in till Bahia för motor och segel och de skadade fördes till Portugisiska sjukhuset,där 3e styrman avled 1.9 av sina ohyggliga brännskador,orsakade främst av brinnande fosfor. De överlevande fick gå i Bahia i 3 månader innan de med kustbåt sändes till Rio. Efter en vecka där kunde 10 av dem gå ombord i ms Nordstjernan för lejdresa hem till Sverige. Nordstjernan kom till Göteborg 17.1.43. Befh och Ie styrman kom med Klipparen till Göteborg 25.11.42.- På hemresan tog Nordstjernan den 14.12.42 upp besättningen från Sv. lLoyds ms Scania som torpederats,och måtse återgå till Pernambuco och landsätta de räddade där i enlighet med lejdbestämmelserna. Sedan kolliderade Nordstjernan 6.1.43 med ett tyskt fartyg i Kristiansand och försenades ytterligare genom dellossning och prov. tätning i Kristiansand. - 8 av dem som kom hem med Nordstjernan finns på fotot sid . De andra 2 ,som varit påmönstrade, var båtsman Persson och matros Sture Gustafsson,Sthlm. - Den omkomne chiefen Jeanssons broder,Erik J. hade minsprängts på Torö i dec 39 och en svåger,Victor Hyllengren, omkom vid Luleås torpedering 11 7.42.

UDHP80c 3517 Brev till UD:s rättsavd. 31.3.64

Härmed ber jag Eder, med ledning av uppgifter i ert arkiv, klargöra den estniskesjömannen Elmar Saugas öden. Elmar Sauga är född 13.2.05 i Viljandi stad i Estland. År 1940 tjänstgjorde han på estniska ss Mari som på hösten 1940 rekvirerades av svenska staten. Det är sannolikt att Sauga då sökte sig till svenska fartyg eftersom sveriges neutralitet innebar minskade krigs-risker. Dessa efter forskningar gör jag påbegäran av hans syster Elfriede Roos, född Sauga, bosatt i Estland. Hon erhöll 1942,eventuellt 1943, ett brev från Sv. Konsulatet med begäran att tillkännage sig .Hon besvarade brevet men på grund av kriget bröts förbindelsen. Sedan dess har hon inte hört av konsulatet. Hon antar att orsaken till att hon fick detta brev kan sättas i förbindelse med hennes brors öden. Har Elmar Sauga någonsin tjänst-gjort på ett svenskt fartyg? I så fall på vilket? Vilket rederi tillhörde fartyget? Vilka är hans firtsatta öden? STHLM 23.3.64

Högaktn.fullt Julius Teesalu. Hökmossevägen 36 (3c?) Hägersten tel 451753

HAMMAREN 22.8.42

Svar på brevet från sid 10

UD svarat 31.3.64 att E. Sauga var mönstrade som däckspojke ombord i ms Hammaren som den 22.8.42 krigsförliste utanför Brasilien. "För närmare upplysning torde Ni hänvända Eder tillred AN Transatlantic i Göteborg."

En man från Hammaren känd restaurangägare i Rio

Hammarens Ie kock, Geron Malmström, köpte 1950 en liten restaurant med ett 10-tal bord vid en bakgata ett stenkast från Rio Branco i Rio de Janeiro och lät utvidga den. Stället, som tidigare var omtyckt av rederifolk och sjökaptener, blev under namnet "Dirt Dick" ett populärt lunchställe även för Rios politiker och parlamentariker vilka särskilt förälskat sig i pyttipanna. 1960 var Dirty Dick med sin oansenliga entré ,den långa tunga soffan längs väggen och hela spritlagret i hyllor på väggarna, en av de populäraste och traditionsrikaste restaurangerna i Rio med Malmström som källarmästare. Han berättade 23.6.60 för DN att Hammaren fick 12 torpeder i sig samma dag Brasilien förklarade Tyskland krig 1941 och att Hammaren sjönk med 8 man. "Själv fick jag simma i timmar i Atlanten utanför Brasiliens kust." (Tar man bort siffrorna så stämmer det ju i stort)

Historik

Motorfartyg på 3299 brton byggt 1930 vid Götaverken i Göteborg av stål. L.107,9 B.15,2 Tillhörigt red AB Transatlantic i Göteborg.Sjösatt 14.12.29 lev.8.2.30 Systerfartyg till Gunnaren (förlist -35).Dessa2fartyg betecknades 1932 av Daily Mail i Hull som "the ship of the future" genom sin höga fart, snabbhet i lastning & lossning och modernistiska utformningmi övrigt Lång back, fallande stäv, låg,bred skorsten.5898 dw. Kaaparen och Klipparen var förbättrade upplagor av Hammaren-typen, med kyllastrum och större passagerarinredning. Hammaren hade bara en 2-manshytt för passagerare i brygghuset tillsammans med befh svit, salong panelad i mörkbrun polerad björk,lots- och telegrafisthytter. Förut på shelterdäck Ie mask,Ie styramn ochstuerts hytter. Övrigt däcksbefäl om STB, maskinbefäl om BB.-2st Götaverken B&W-motorer av trunktyp på tillsammans 3500 ihkr.Medelfart 13 knop. Hammaren lämnade Gtbg sista gången febr 40, gick sedan på Nord- &sydamerik samt Västindien. (Se även Kaaparen 14.6.42)Hammaren hade på sin 5-årsdag 8.2.35 redan avverkat 3040000 naut. mil, passerat ekvatorn 34 gånger, besökt 310 hamnar och fraktat 102000 ton styckegods och 1800 stds trävaror. - 21.12 41 då Hammaren låg i Liverpool försvann 25-årige jungmannen Gunnar Valentin Petterson,Ekelunda,Söderåkra, dåhan var på väg till telestationen för attsända ett jultelegram hem. Han dödades vid en bombraid,Samma dag omkom en anna ung sjöman från Gökalund,Söderåkra, Frans Magnusson vid Mangens torpedering.- I juli 42 avled ombord till havs chiefen

Hammaren 22.8.42

Karl Alfred Petterson, Surte, 58 år, av hjärtförlamning och hans stoft sänkte i havet.

Ian A.Millar

American report on sinking of Hammaren

Swedish MS Hammaren was shelled at 08.00 and torpedoed at 08.28 on August 22d 1942 6 miles off Itapoan light on the coast of Bahia while en route from Liverpool to Bahia,Brazil with a general cargo below and two 20-ton locomotives om deck, by U-507. She was a romper from convoy OS 36, on course 243 true,speed 6 knots in 30 fathoms of water,dimmed running lights due to the presence of several fishing boats in the vicinity, one lookoutman posted,weather clear with a smooth sea. At 08.00 an incendiary shell struck the port side of the superstructure amidships setting it on fire.3 more shells followed in rapid succession. Then followed a 10 minute interval. At 08.20 another incendiary shell was fired and the crew abandoned ship. At 08.25 a torpedo struck port side and the vessel sank in 2 minutes. 5 crew members were killed in the shelling. 16 survivors including the master set sail to Bahia and arrived there at 14.00 hours. When last seen, the sub was heading South.

HAMMAREN 22.842



Göteborg den 17.1.43.

Lejdbåten Nordstjärnan kom i dag t.Göteborg
Tio av de räddade svenskar.na vid motorfartyget Hammarens torperdering utanför Sydamerikas ostkust den 22 aug.återvände på söndagen hem med Johnssonslinjens Nordstjärnan.Två man voro mänstrade ombord,medan de övriga reste som passagerare. De 8 fotograferade vid Nordstjernans onkomst till Gbg:främst synas förste. maskinisten.Tage Bergström,Nya Varvet Gbg och ander maskinisten Erik Holger Anderson Köpinge stående fr.v.motorm.Stig Bengtsson,Stockevik,Fiskebäckskil, motorm.Stig Jansson Kumla,Elektriker Göte Berg,Othem Gottlan matros Gösta Törnsjö Karlshamn,matros Axel Hugo Andersson Nyköping,och steward Gottfrid Häggström,Bromsten.

GG 134 VALENCI 1.9.42

SVÅRT LÄCK EFTER MINEXPLOSION I TRÅLEN 39′W. HIRTSHALS -BOTTENKRAN BRÄCKT

Sjörapport

UNDERTECKNADE voro tis 1.9.42 med GG 134 Valenci från Hönö,skeppare Oscar J.Leonardsson, ute på snurrevadsfiske 35′W Hirtshals på 35 famnars djup. Vädret var stillt med regntjocka, Kl vqr 12 på dagen och vi hade satt ut vaden nordöver. Då vi skulle draga in vaden hade västra tåget fastnat och vi måste därför djupa. Då exploderade en mina som kom i beröring med tåget. Båten skakade vid explosionen såatt bottenkranen sprang av och det blev en läcka så pass stor att vi genast måste avbryta fisket och gå iland. Vi förökte täta läckan men det var omöjligt. Reparation av denna skada uppgick som synes av medföljande räkning till kr 74:05. Då vi efter endast en dags fiske fick avbryta detta,anhålla vi om att få ersättning för utgifterna för driftskostnaderna.Då det var frisk vind ut tog det båda vägarna 40 timmar och därtill gick det åt 3 fat tjärolja till ett pris av 390 kr.,smörjolja till 45 kr och nersmält is á 100 lådor till kr 2:25 styck. Vi få med anledning av ovannämnda hos SKN härmed vördsamt anhålla om ersättning för vår förlustvid olyckan. Enligt ovanstående uppgår denna vår förlust till:

Reparation av båten	Kr 74:05
Driftskostnader för båda vägarna,3 fat tjära	390:-
Smörjolja	45 kr
Nersmält is,100 lådor à 2:25 styck	225:-
Summa	734:05

Övriga ombordvarande:
Alvar Corneliusson
Algot Larsson
Allan Andersson
Eskil Karlsson
Olof Corneliusson

Hönö 25.9.1942

Oscar Leonardsson

((Se polisrapport på Stella 5.9.42 sid 2))

Vänd.

Reparation

J.W.Bergs varv på Hönö reparerat på slip.

Sliptagning	kr 58:15
Svarvat & gängat bottenkran med rör & mutter för samma/4 timmar	11:20
3 kg mässingrör, 5 st bult med 4 brickor	4:70
	Kr 74:05

Assurans

SKN 11.11.42 upplyst att driftskostnader,smörjolja, is och dylik förlust icke ingår i krigsförsäkringen.

SKN 29.12 42 utbetalat kr 74:05

Data

Motorfiskebåt tillhörig Oscar J.Leonardsson,Hönö. Kaskoassurerad för 28000: samt redskap för 5300:-
46 brton byggd 1927 i Lysekil.

GG 134 VALENCI 1.9.42

Hemlig polisrapport

I en hemligstämplad rapport från Göteborgskriminalen till baron K.G Lagerfeldt på UD i Stockholm, daterad 17.9.42 ((Se Stella 5.9.42)) uppgav skeppare Oscar Leonradsson på Valenci av Hönö:
Tis 1.9.låg Valenci 35′ W. Hirtshals.Då man vid 12-tiden på dagen lade ut vaden för tredje draget för dagen fastnade den i något och under försök att frigöra den exploderade en mina 30 meter från Valenci.Endast en obetydlig skada på bottenventilen uppstod. Trots risken för ytterligare minexplosioner bärgade besättningen vaden. Leonardsson framhöll att man vid explosionen befunnit sig i omedelbar närhet av den av tyskarna angivna gränslinjen 10′ Ö.minfältet.

Data

Galeasriggad motorfiskebåt på 43 brton byggd 1927 i Lysekil av Ek/furu. L. 16,2 B. 5,9 65 hkr. Huvudredare och skeppare Oscar Julius Leonardsson, Hälsö.

MD 91 CARINA 3.9.42

INBOGSERAD TILL MARSTRAND EFTER MINEXPLOSION I TRÅLEN 50'WtN SKAGEN.

Sammanfattning

MD 91 Carina skulle kl 15 tord 3.9.42 ta in sin trål c:a 50'WtN Skagen då en mina exploderade omedelbart akteröver varvid trålen sprängdes bort,båten lyftes i vattnet och överpolades av vattenuppkastet så att motorn stoppade och lådor, wirerullar oach annat löst på däck spolades överbord.Skador uppstod på motor, winsch,lanternor, styrhytt och segel och de 6 ombordvarande kastade omkull,spolades mot brädgångarna och bedövades för flera minuter av lufttrycket. GG 139 Miriam av Öckerö (se 7.10.40 & 4.5.42) kom till undsättning, gick upp långsides och hjälpte till att provisoriskt täta läckorna och bemanna handpumpen, som måste hållas igång hela tiden. I motorrummet härkskade stor förödelse med läckande oljetankar och svårt läckage kring motorbädden och propellerhylsan.Motorn visade sig inte kunna repareras varför Miriam tog Carina under bogsering ostvart. Kl 06.30 fre 4.9 kom hon in till Marstrands Mek. Verkstad. Imgen ombord hade skadats och fartyget var bärgat i hamn. - Tis 1.9 hade GG 134 Valenci minskadats 35'W Hirtshald då en mina exploderade i vaden c:a 50 meter akteröver. Vid samma tid exploderade en mina i GG 597 Stellas vad utanför Hirtshals (Stella av Öckerö, 40 brton Byggd 1917 i Lyse av ek) och måste gå in till Hirtshals för översyn. Ethel av Öckerö (46 brton B.1930 på Hälsö) måste kapa sin trål efter att ha fått en mina i den (Se Neptun 5.9)och fiskegaleasen Morley av Hönö på 67 brton byggd 1890 i Grimsby fick en torped i snurrevaden och tvingades kapa wirarna. Lör 5.9 minsprängdes Neptun av Öckerö vid Hirtshals och sjönk men de ombordvarande undkom i livbåten.

Ingen sjöförklaring hölls av KK om Carinas minsprängning 3.9.42.

SKNEIII vol 241

SJÖRAPPORT

MD 91 Carina av Bleket minskadades tors 3.9.42 c:a 50'WtN Skagen varvid hon sprang läck, motorn förstördes mm. Avgått Bleket 1.9 för fiske. 6 ombv. Ingen skadats. Vid tillfället rådde sydlig vind med ringa sjö och god sikt. - Carina avgick från Bleket på kvällen tis 1.9 för fiske med trawl ,passerade till sjöss vid Flatholmen och styrde därifrån magn W - kompassen justerad i Göteborg 27.8.42 - till kl 04045 ons 2.9 då jag beräknade vara c:a 50'WtN Skagen på c:a 70 famnarars djup,då vi började fisket med trawling gående omvexlande ost och vest. Nattem mellan den 2 och 3.9 inställdes fisket och ankrades för natten. Kl 05 tors 3.9 återupptogs fisket och pågick till c:a kl 15 samma dagdå vid upphivning av trawlen,utan att något ovanligt dessförinnan kunde förmärkas, en explosion inträffade på c:a 20 famnars avstånd från fartyget.Genom denna explosion förlorades trawlen med lämmar,fartyget sprang läck, motorn förstördes och uppstod för övrigt stora

MD 91 CARINA 3.9.42

skador på fartyget.Vid olyckstillfället befann sig fiskebåten Miriam av Öckerö i närheten och erhölls av detta fartyg omedelbar hjälp. Då fartyget visade sig kunna hållas läns medelst handpumpning togs fartyget under bogsering av Miriam ochinbogserades Carina till Marstrand dit ankomst skedde kl 06.30 fre 4.9. Platsen för olyckan beräknas ligga 15' österom det tillkännagivna spärrområdet,vilket även överensstämmer med besättningens å Miriam uppgifter angående platsen för olyckan.

Marstrand 5.9.42

Charles Johansson
Alrik Oscarsson
Kristian Johansson
Albert Johansson
John Jansson
Johan Oscarsson

Brev till SKN från Miriams skeppare Arne Karlsson 15.9.42

Torsdag 3.9.42 påträffade vi med fiskebåten Miriam av Öckerö 50 sjömil W om Skagen fiskebåten MD 91 Carina från Bleket drivande vind för våg. Carina hade råkat ut för att få en mina i trålen som exploderat strax intill båten. Explositionen var så pass kraftig att båten gått läck ochinte nog härmed utan motorn hade också blivit illa ramponerad.Då Carinas besättning inte såg sig i stånd att skyndsammast få båten i hamn ,anropade de oss och bad oss att släpa dem iland till Sverige. Vi tog dem på släp och efter 17 timmars bogsering kom vi in till Marstrands Mekaniska Verksatd med båten. Vid tillfället rådde frisk motvind. Vi skulle legat ute på en 4 dagars fisketur men för att kunna hjälpa den nödställda fiskebåten fingo vi således avbryta fisket efter endast en dag.Därigenom åsamkades vi stor ekonomisk förlust vilket vi beräknar till 10.000 kronor.Jämförelsevis kan nämnas att fisket den första dagen på fisketuren inbringade oss 4000 kronor och den närmastföregående fisketuren på 4 dagar gav oss ett netto på kr 15000:- Undertecknad skeppare på GG 139 Miriam av Öckerö anhåller därför vördsamt att SKN måtte till oss utbetala kr 10.000:- som ersättning för den förlust som vi åsamkades genom att bärga den nödställda MD 91 Carina av Bleket.

Öckerö 11.9.42
Vördsamt

Arne Karlsson

SKN:s svar till Miriams skeppare 6.11.42

...att vi icke anse oss kunna utbetala högre bärgarlön än 5000 kronor. Därest ni icke accepterar en dylik uppgörelse,hänvisa vid Eder till att låta domstol avgöra bärgarlönens storlek,i vilket fall vi komma att genom våra ombud utföra talan för fiskebåten Carina.

Fick halva begärda beloppet

21.11.42 utkvitterade ombudsman Sam Corneliusson i SVC,Gtbg, 5000 kr från SKN för räkning Miriam.

==========

MD 91 CARINA 3.9.42

Skadespecifikation

Marstrands Mek. Verkstad i sept-okt 1942 .
Isärtagning av maskineriet,nedrivning av inredningen i maskinrummet samt stöttning av tankar,uttagning,reparation och återinsättning av tankarna.
Reparation av låsen i styrhyttsdörren.
Rep. av div. skador på winschen.
Omspikning av bordläggningen & fullständig drivning av fartyget.
Rep. av rodret jämte påsvetsning av hjärtstock.
Tillverkat och uppsatt ny rodertrumma.
Upptagning av vevaxeln.
Översyn och förstärkning av motorbädden.
Isärtagning av propelleranordningen, reparation och återhopsättning.
Ompackning av propellerhylsan.
Tillverkning av ett nytt rörsystem under bottenplåten.
Påmontering av vevhus,cylinder, cyl.kanna,toppstycke mm jämte samtlga rörledningar till motorn (Typ Säffle 231-FV nr 3688)
Insättning av nya pinnbultar i vevhuset.
Kostnad 10.611 kronor.

Räkningar

Säffle Motorverkstad reparerat motorn för 5706:50 och levererat en ny vattenkyld ljuddämpare för 1279:40.
Transport av motordelar,Marstrands Mek,Verkstad 272:50
Div reparationsarbeten 1880:45
Fiskeredskap från Stranne & Oresten,Fiskhamnen,Gtbg, 1430:98 (Ny sillträl med tillbehör av tågvirke,glaskulor mm)
AB Waidele,Göteborg reparerat radioapparaten för 41:29

Assurans

SKN 11.11.42 utbetalat 10120:24 för redskap & reparation
SKN 11.11.42 till Miriams ägare 5000:- i bärgarlön.

Eget Historik

Motorfiskebåt på 46 brton byggd 1936 vid Bröderna Olssons varv i Studseröd, Skredsvik av ek & furu. L 17,1 B. 5,8 Ägd och förd av skeppare Alrik Ossiar Oscarsson i Bleket med Kristian Johansson som delägare.Byggd av 2½" ekbord med de tre översta borden av 3" ek. 2-mastad. Lev 1ug. 36. 120 hkr Säfflemotor, en 2 cyl. råoljemotor. Fart 10 knop. - Fick ny motor 1954. Såldes i april 1959 för 87500 kr till ett partrederi i Smögen med fiskaren Laurin Olsson som huvudredare och Sixten Olsson & Olof Johannson som delägare.

WIROS 3.9. 42

MINSPRÄNGD MED HELA SIN BESÄTTNING UNDER TRÅLNING 50'WSW SKAGEN.

Sjöförklaring i Göteborg 21.9.42 kl 14

VD:n P.Nyman i Trawl AB Skagen anmält sig till avgivande av sjöförklaring i anledning av att Wiros synes ha förlist med man och allt, antagligen genom minsprängning, under fiskeresa i Nordsjön i september 1942.Fiskefartyget Tanja och Savoy bärgat vrakgods från Wiros i Nordsjön, bl.a en upp- och nervänd livbåt. Wiros civilassurerad i Ocean,Göteborg, och krigsassurerad i SKN.

Rapport om sjöolycka.

Wiros avgick från Göteborg mån 31.8.42 till fiske i Nordsjön med 10 mans besättning. Antagligen minsprängd den 2 eller 3.9 med hela sin besättning. Fartyget var nyklassat 1942,senast torrsatt juli 42.

Brev till Dir. Nyman,Trål AB Skagen, Skeppsbron 5-6,Göteborg
FRÅN skeppare Nils Carlsson på GG 317 Tanja av Hönö.

Med åberopande av gårdagens telefonsamtal ber jag härmed vördsamt få lämna följande meddelanden angående förolyckade ångtrålaren Wiros.
Ons 2.9 då vi låg på fiske hade vi sällskap med Wiros,men fram på e.m. drog vi oss in på grunt vatten för att ankra övernatten och såg vi ljusen från trålaren där han låg WtS från vår ankarplats. På morgonen den 3.9 kl 04.40 , då vi höllpå med att klargöra ankaret för att gå ut till fiskeplatsen, såg vi inte ljusen från trålaren, varför vi frågade ossombord vart han tagit vägen eftersom vi inga ljus såg, och kunde vi ju ej ana katastrofen. Vi stimmade emellertdi upp till den plats där han legat dagen förut. Men när vi kom dit stötte vi på en brun livbåt (samma båt som ilandfördes av GG 322 Savoy av Hönö).Efter detta gick vi åt det håll varifrån båten kommit och träffade då på vrakdelar som kom flytande,bl.a en fiskebinge, lämmar, gläskulor till en trål, båtshakar, 2 trasiga livbojar,ävensom lådan vari livbältena förvarades, jämte 8 st livbälten vilka flöt omkring lådan, dessutom däcksplankor och ett 50-tal nya fisklådor. Vi förstod då at en olycka hänt varför vi tog upp en avlådorna samt ett omärkt livbälte, och var lådan märkt med lådhandlarens kontrollnummer 14 samt därunder namnet Wiros och har jag tagit dessa sakerom hand samt kommer att till eder överlämna dessa nästa gång vi kommer in i Göteborgs fiskhamn.

Hönön 7.9.42
Högaktningsfullt
Nils Carlsson
Hönö Berga Gård nr 630
GG 317 Tanja

Forts sid 2

WIROS 3.9.42

Skriftlig berättelse av E.Beckman på Trawl.AB Skagens kontor,Gtbg

Kl 07.30 lör 5.9.42 blev jag påringd av vår förman Helén som meddelade, att GG 322 Savoy av Hönö, befh Alex. Edvardsson, enligt uppgift i tullen i fiskhamnen anmält att han bärgat en livbåt som antogs tillhöra ångtrålaren Wiros, vilken befarades ha blivit minsprängd. Även från fb Skantic av Öckerö skulle ha observerat en del vrakspillror. Jag for då ner till fiskhamnen och sökte först upp Skantic, men då besättningen på denna båt redan gått iland, fortsatte jag till Savoy där jag hade ett samtal med en av besättningsmännen. Denne uppgav att Savoy torsdag morgon den 3.9 vid 07-tiden fått se livbåten ifråga och tagit den ombord. Dessutom hade han sett en del vrakgods, bl.a. trävirke, som flöt omkring på vattnet.Vid bärgningen låg livbåten med kölen upp och var tydligen ej använd enär åror och inventarier låg kvar på sina platser. Båten var brunmålad och saknade märke men i densamma fanns en plåtburk med inskriptionen "Livbåtsvarvet Göteborg 658".Positionen var c:a 50 sjömil norr om Skagen. Min sagesman berättade att man ombord på Savoy hade hört en kraftig detonation vid 04-tiden den 3/9 och deras uppfattning var att Wiros, som de sett dagen förut, hade blivit minsprängd. Senare på dagen kom jag i förbindelse med kapten Hansson på GG 274 Nordstjernan som uppgav att han bärgat en del av stället till en livbåt E.Beckman.

Formella fakta

Sakkunniga: Lotskaptenen K.P.Kullander & Hamnkapten Sven Lundmark:inga frågor.

För SKN advokat Love Mannheimer .

I övrigt lät icke någon,som saken kunde angå, sig avhöra.

De kallade, skepparna Nils Carlsson och Alex Edvardsson, inte inställt sig.

De hade begivit sig ut på fiske förra veckan och väntades återkomma i slutet av innevarande vecka.

Lloyd Register of Shipping skriftligt intygat att Wiros hade klass + 100AL steam trawler i Lloyds register och hade klassats i Lödöse juni-aug 42.

Vidare förteddes rapport över förnyad sjövärdighetsbesiktning som avslutats den 27.8.42 av 2e fartygsinspektör And.Gustafsson, i vilken bekräftas att Wiros nyklassats för 4 år.

Samme fartygsinspektör i intyg bekräftat att den livbåt som ilandförts tillhörde Wiros. Märkt " 5,14 x 1,70 x 0,70. 5,66 kbm - 12 man."

Äremdet uppskjutits till den 28.9. kl 14 för hörande av Carlsson och Edvardsson.

(Förnyad sjöförklaring den 28.9.42) Sid 3

WIROS 3.9.42

Crew list

+ Befh Johan Arthur Sandberg, Allmänna vägen 42, Göteborg, 17.11.90 i Morlanda (1930)
+ Styrman Oscar Krusell, Skolgatan 23, Göteborg, 24.7.86
+ Maskinist Carl Emil Fransson, Lundby Hamngata, Båten 3, Gtbg, 9.4.84
+ Stuert Carl Gustaf Arthur Börjesson, Trumpetaregränd 3, Örgryte, 20.10.92
+ Matros Kristian Johansson, Böö, Stockevik, 2.4.93
+ Matros Jonas Jonasson, Stigbergsgatan 13, Göteborg, 11.1.89 i Fiskebäckskil
+ Matros Gustav Edvin Andersson, Boxvik, Nösund, 3.6.88
+ Matros James Bernhard Karlsson, Oljekvarnsvägen 17, Göteborg, 20.4.08
+ Eldare Victor Reinhold Johansson, Pilgatan 21, Göteborg, 15.11.00
+ Lämpare Nils Arne Johnsson, Ekedalsgatan 50, Göteborg, f i Umeå -20
(Tidigare gått på Rotterdam men fann det för riskabelt)

Förnyad sjöförklaring i Göteborg 28.9.42

Samma sakkunniga som 21.9
Dir. Per Nyman och advokat Erhard Westman inställt sig för rederiet
Advokat Love Mannheimer för SKN.
Skeppare Nils Carlsson, Hönö, 32 år, ägare till & skeppare på Tanja.

den 2.9 legat med Tanja och fiskat c:a 50′W Skagen. Wiros legat i närheten. På kvällen gick Tanja 3-4′ i sydlig riktning och ankrade på 40 famnars vatten Vid 04.30-tiden den 3.9 hade Wiros iakttagist på c:a 3′ avstånd i riktning WtS, sysselsatt med fiske. Därefter hade Carlsson inte sett Wiros och inte hört någon detonation på morgonen, men en detonation kan ha ägt rum, fast Carlsson inte hört den på grund av dånet från Tanjas winsch. Carlsson inte lagt någon särskild vikt vid att Wiros ljus inte hade synts. Från sin ankarplats hade Tanja gått ungefär WtN för att komma ut på fiskeplats. Omkring kl 6.15 hade Tanja haft sin trål ute och trålat c:a en kvart då Carlsson fått se en brun livbåt med kölen upp. Varken de livbojar eller livbälten som påträffats hade varit märkta. Tanja tagit upp ett livbälte och en fisklåda. Bland vrakgodset fanns även söndertrasade delar från, som Carlsson förmodade fönsterbågarna på Wiros styrhytt. De 2 båtshakar som påträffats hade varit avbrutna. Av utseendet på en del av vrakgodset hade Carlsson fått den uppfattningen att en explosion förstört det farrtyg från vilket godset härrörde.

Alex. Edvardsson, 35 år, Skeppare på Savoy av Hönö:

Sett trålare på platsen under dagen men visste inte om Wiros varit bland dem Befunnit sig i ungefär samma vatten som Tanja. Savoy legat till ankars under natten. Kl 07 den 3.9 bärgat en livbåt i vilken funnits en svensk flagga. Vid bärgningen inte misstänkt att den kunde ha tillhört Wiros.

Båtens kapell satt kvar och delar av det ställ vari båten tydligen stått på

WIROS 3.9.42

däcket hade delvis suttit kvar på kölen. Då båten påträffades befannssig Savoy c:a 50'W Skagen. Vid 22-tiden den 2.9 hört en detonation men ingen på morgonen den 3.9 Då låg han och sov. Hört uppges att besättningarna på andra båtar hört en kraftig detonation på morgonen den 3.9

KK memorial 7.11.42

Antagligen minsprängd den XXXXXXXX 3.9 42 på fiskeplats i Nordsjön. De 10 ombv sannolikt omkommit.

Ex officio
Bo Bergström

Försäkringar & effekter SKN EIII 241

SKN 31.10.42 utbetalat 105.000 kr till rederiet
SKN 3.11 42 -"- 6975:- -"- för effekter.

Effekter ersatts med 1800:- för befh, 787:50 för maskinist, styrman, stuert och 450:-för matroserna. Anhöriga till eldaren och lämparen fick 337:50

Även den ordinarie lämparen Fritz Bagges effekter fanns ombord. När Wiros den 31.8.42 kom intill Göteborg fick Bagge meddelande att hans mor avlidit varför han omedelbart måste resa till sin hemort i Jämtland.
Bagge fick 337:50
Wiros livbåt såldes på auktion av tullen i Gtbg 13.3.43 för 80 krobor. Med avdrag för bärgarlön 25:60 och provision 3:60 blev det en proveny för SKN på kr 51:20.

UDHP 80c 3517 Tom mapp på Wiros medhänvisning till H 82 Ab.

Egna noteringar

Nyförlovade lämparen mönstrat i Göteborg 30.8

Wiros lämnade fiskhamnen i Göteborg måndag morgon 31.8.42 för trålfiske W skagen och skulle vara tillbaka tors 3.9. Flera svenska fiskefartyg befann sig i samma vatten som Wiros som ons e.m 2.9 sågs gå i östlig riktning med trålen ute. Från GG 322 Savoy av Hönö på 34 brton (B. -34 på Hälsö) ,skeppare Alex. Olinder Edvardsson,hördes vid 21-tiden 2.9 en minexplosion som inte kunde lokaliseras.Den hördes även ombord på GG 317 Tanja a v Hönö. Kl 04.30 3.9 , då Savoys folk satt och drack kaffe i skansen, hördes en mycket våldsam explosion som fick alla att störta upp på däck. Wiros ljus var då försvunna. En halvtimme senare, kl 05 i gryningen påträffades Wiros livbåt med kölen upp drivande i W. riktning. Segelduskapellet var påsatt och en bit av stället hängde kvar vid ena sidan. Kort därefter sågs en mängd spillror, mest luckor och sönderslagna fisk lådor. Savoy bärgade en kompass och en dunk brännolja liksom en fönsterram med H

WIROS 3.9.42

kvarsittande glasskärvor från styrhytten. Även Tanja bärgade en del föremål. Savoy tog den välta livbåten på släp hem till Göteborg, där det med bestämdhet kunde slås fast att det var Wiros båt. -Wiros befh Johan Arthur Sandberg, 51 år, hade fört Wiros i 12 år. Han gick till sjöss då han var 14 år och avlade skepparexamen 1930. Han efterlämnade hustru och barn. - Matros Jonasson hade varit till sjöss på Wiros sedan 1940 då hans egen båt rekvirerades av marinen. Lämpare Nils Arne Johnsson , 22 år, hade funnit det för riskabelt att fortsätta att gå på Rotterdamtraden med järnmalmslastade fartyg. Nyförlovad och på sin fästmös inrådan mönstrade han på Wiros i Göteborg den 30.8 eftersom ordinarie lämapren ,Fritz Bagge, i hast måst resa hem till sin mors begravning (Se sid 4) Fästmön fick vid meddelandet om Wiros minsprängning ett svårartat nervöst sammanbrott och måste föras till Sahlgrenska sjukhuset.

Historik

Ångtrålare på 190 brton byggd 1904 av Smith Dock Co Ltd i North Shields av stål. (Ex Anglia) L. 35,8 B. 5,6 Tillhörig Trawl AB Skagen(Konsul A. Billner) i Göteborg, grundat 1926, som i dec 28 inköpt Wiros från Trål-AB Wiros i Göteborg. Detta rederi hade endast haft Wiros i 4 veckor efter att ha köpt hennefrån Göteborgs Trål AB som 1921 inköpt Anglia från London. 1914-18 hade Anglia tjänstgjort som hjälpminsvepare i Royal Navy. Wiros var nyklassad vid Lödöse varv juni-aug 42. 400 ihkr maskin tillverkad 1904 av MacColl & Pollock Tld liksom pannan. 190 dw.
Förutom Wiros hade Trwl AB Skagen även ångtrålaren Skagern på 209 brton, byggd 1905, 400 ihkr.

GG 756 ASTRID 4.9.42

MINSKADAD OCH LÄCK UNDER TRÅLNING VID HAKENBANKEN I SKAGERACK .

Sjörapport.

Undertecknade voro fre 4.9.42 på trålfiske med GG 756 Astrid av Hönö, Skeppare Einar Karlsson, och började fisket i västra kanten av djupa rännan i 30 famnars djup,närmare bestämt på Haken,men då det var tjock luft kom vi för långt sydöver och kom upp i ett minbälte då vi hade Pölsan i ONO.Då vi fick upp trålen hade en mina fastnat i den och minan exploderade emdast ett 20-tal famnar från båten.Detta inträffade vid etttiden på dagen.Vid explosionen blev trålen förstörd och reparationskostnanden härför uppgick till kr 153:40, glaset i kompassen gick sönder och detta kostade 36:33, båten sprang läck och måste därför tagas på slip ochdrivas och detta gick till 146:80. Vi få med anledning av det ovan nämnda härmed vördsamt anhålla om ersättning av SKN för de skador som därvid förorsakades oss. Enligt medföljande räkningar uppgår våra reparationskostnader till 336:93.

Hönö 18.11.42
Einar Karlsson
Skeppare på GG 756 Astrid

De vid tillfället ombordvarande:
Natanael Olausson Ebor Karlsson
Kurt Karlsson Johannes Ludvigsson
Vindy L.Larsson

Räkningar

Berg & Johansons varv på Hönö: Upptagning på slip 7.9 kr 55:10
Arbete 8-11.9 med drivning, 28½ timme = 69 kr
1,9 kg drev & 5 kg beck = 22.90
Totalt 146:80

Hasses Skeppsfournering.Göteborg ,reparerat kompassen = 36:33

Frans Karlssons Vadbinderi,Hönö Klova, reparerat trålnät för 63:80
och ersatt 34 meter wire till bogar, 5 meter wireklammer,
10 glaskulor, ½ skarpsillyft. Totalt: 153:40

Assurans

SKN 25.11.42 ersatt ,med 1/3-del avdrag för sliptagning,= 287:60

Eget

Ingen sjöförklaring

Som så ofta ifråga om fiskefartyg avgavs ingen sjöförklaring.

Data

Motorfiskebåt från Hönö. Huvudredare Einar Karlsson. Kaskoförsäkrad för 34000 kr , redskap för 6000:- Astrid mätte 44 brton , byggd 1932 på Hälsö av ek/furu. L 16,7 B. 6 75 hkr motor. Skeppare och ägare var Karl Gustav Einar Karlsson ,Hönö.

1) VIRGINIA 4.9.42 HEMLIG

RAMMAT OCH SÄNKT UBÅTEN SJÖBORREN VID KOCKELSKÄR'S FYR VID LANDSORT.

Rapport

Avgick ons 2.9.42 Malmö i barlast destinerad till Bureå. Djupg F.8' 9"–A. 12' 6" 26 ombv. 735 ton VB.

Kl 19.47 fre 4.9 vid Kockelskär fyr i skörgården ost Landsort, N 58 48'- O.17 34', kolliderat med ubåten Sjöborren och erhöll ett hål i VL och skador på STB bog. Vind SO 2, skyad lugt, god sikt. Befh vakt, utkik på backen Ubåten siktades c:a 5 streck om STB c:a 2 minuter före kollisionen. Virginias fart c:a 8 knop.

Befh rapport.

Ons 2.9 kl 13.15 avgått Malmö.

Fre 4.9 kl 19.25 lotsbyte vid Sävösund. Fortsatt under lotsens ledning. God sikt. Passerat Trätbådans fyr om STB och fått Hökö Guda fyr vit akter. Noga undersökt farvattnet men ej kunnat upptäcka några lanternor från mötande eller andra fartyg. Under lätt STB-gir, för att bringa Kockelskärs fyrar ens akter, observerades c:a kl 19.45 c:a 5 streck om STB ett vitt och ett rött ljus tätt ovanför varandra och mycket lågt över vattnet. Ljusen bedömdes tydligt befinna sig på betryggande avstånd från fartyget för fortsatt egen navigering i sundet, men saktades dock till ½ fart. Samtidigt gav lotsen direkt order till rorsmannen om stoppad STB-gir och något BB roder då fartyget kommit för nära grunden om STB. Omedelbart efteråt upptäcktes ljusen nära inpå fartyget. Kommenderat STB roder och slagit full fart back för att om möjligt gå klar, men avståndet var för kort och Virginia kolliderade med det mötande fartyget som omedelbart innan kollisionen befunnits vara en ubåt. Inom en minut fått BB båt i sjön och tagit upp 3 man. Ubåten fick upp aktern på ett grund innan den sjönk efter 6 minuter. Under en halvtimma sökt efter andra ~~[illegible]~~ överbordgångna från ubåten. Pejlat förpiken. ~~[illegible]~~ Kl 20,30, då andra ubåtar kommit till platsen, förklarades Virginias närvaro ej längre nödvändig. Undersökt egna skador på STB bog vilka befunnos ej hindra fortsatt resa. Fortsatt resan kl 20.49.

Lör 5.9 kl 00.05 lotsbyte vid Landsort. Ankrat kl 02 vid Dalarö. Lättat 07.20 Förtöjt vid Finnboda varv kl 13.20.

Maskindagboken

4.9.42 FF 19.25 eft. lotsbyte. HF 19.46. FB 19.47. 19.47½ ungefär törnade fartyget hårt förut. St 19.49. SF 19.59 St 20.00 SF 20.01 FB 20.02 St 20.03 SF 20.04 St 20.04 FB 20.05 St 20.05 SF 20.17 St 20.17 SF 20.18 ST 20.19 FB 20.27 SB 20.28 St 20.28 SF 20.42 St 20.43 SF 20.43 FF 20.45 SF 20.46 St 20.46 FF 20.48 SF 20.49 HF 20.52 FF 21.20 HF 21.54 SF 21.55 St 22.01 FF 22.05 SF 23.30 St 23.35.

Crew list

finns ingen.

VIRGINIA 4.9.42

5 av de ombordvarande

Befh Anders Georg Thore, Carl X Gustafsgatan 5,Hälsingborg, 20.4.08
Son till sjökapten Nils Martin Thore.
1e styrman Clas Henry Leander, 7.11.02
Chief Martin Evald Nilsson, 11.11.83
Matros Eugen Nikloaus Johansson, 5.3.94 (Rorsman)
Kronolotsen Karl Sigurd Borgström, 21.5.10

Sjöförklaring i Örnsköldsvik mån 21.9.42.

Befh Thore: På frågor upplyst att han aldrig förr gått denna extraordinära farled. "Vi hade fått cirkulär att alla fartygs som kunde gå inomskärs skulle undvika att gå utomskärs utan eskort.Bryggan på Virginia,som gick i barlast, låg ungefär 10 meter högt och befh fick, när han siktade ubåtens 2 ljus 5 streck om STB,den uppfattningen att de var på betryggande avstånd längre bort i farleden på mellan ½ och 3/4 sjömils avstånd. Vi befann oss hlavvägs mellan Hökö Guda fyr och kröken av farleden och hade Hökö Gudas vita sektor akterut. Nu girade vi så vackert STB över för att komma in i enslinjen.Vi girade innan vi passerat enslinjen. Vi beräknar att förskeppet var inne i enslinjen när kollisionen inträffade. Då lotsen stoppade upp STB-giren fick jag intrycket ayy vi hade kommit för nära grunden om STB. Det står en slätprick där.Just i samma ögonblick såg jag ubåten ganska nära inpå oss,just vid STB bog,endast ett par tre meter ifrån oss,då såg jag samtidigt att det var ett ganska stort och långt fartyg som närmade sig med ganska hög fart. Vår propeller låg ngt över vattenytan.

1e styrman Lenander: Befann sig vid lucka 2 STB då han först obs. ubåten. Han såg ett vitt och ett rött ljus på c:a 350 meters avstånd i c:a 80° vinkel förifrån om STB. "Efter vad jag kunde se var det stor fart på ubåten.Jag sprang upp på backen.Klockan var några sekunder över 19.47. Jag skrek "Back!" och det svarades från bryggan:" Det har vi precis allaredan gjort." Det ropades från ubåten att vi skulle gå back men kollisionen var oundviklig. Jag sprang direkt till BB livbåt.Det tog 25-30 sekunder."

Kronolotsen Borgström: Hade hela tiden sin uppmärksamhet rikatd på fyrarna. (Kockelskärs övre och nedre och Hökö Gudas) "Jag hann inte få klart för mig att det var ett mötande fartyg så nära inpå oss.Jag märkte att det kom väldigt hastigt.Ett ögonblick, när vi slog back, trodde jag att den skulle hinna för om oss.Virginias fart vid kollisionen var 3-4 knop. Vi hade ju gått back ganska länge. (Ej märkt om ubåten gjort ngn gir) Det går inte att se på en sån där. Lanternorna sitter i en enda klump, kan man säga,så man kan inte märka hur en sådan girar.Lanternorna sitter alldeles för tätt. Man kan tro att det är den minsta segel - eller

VIRGINIA 4.9.42

motorbåt som kommer när man får se den. (Efter kollisionen drev Virginia något över enslinjen men lotsen kundeinte minnas att hon varit över i den gröna sektorn).Det är mycket svårt att mötas i en gir. Hade jag uppmärksammat den förr så hadejag också skatat ner farten för att vi inte skulle mötas i giren. Ubåten har aldrig varit på sin STB-sida om fyrlinjen. Det var befh som skötte maskintelegrafen och jag gav order till rorsman.

Matros Johansson: Strax före kollisionen fått order av lotsen att lägga rodret lite över BB. Hann inte gira något BB innan kollisionen inträffade.

Det upplystes att jämväl lotsen Gustaf Andersson ,Oxelösund,vid tillfället befunnit sig å Virginias brygga.Som detta icke förut varir Rättens ordförande känt,hade emellertid Andersson icke kunnat kallas till förhöret.

KK Memorial 2.11.42

(Citat angående Virginas navigering): Den 4.9.42 kl 19.25 skiftades lots vis Sävösund i Södermanlands SW skärgård efter en händelselös resa innanför territorailgränsen längs svenska kusten från Malmö. Gott väder,klar sikt, Vind SO 2. När Virginia under lotsens ledning passerat Trälbådans fyr om STb och fått Höka Supa fyrs vita blixtsken rätt akterut,beordrade lotsen, efter det fartygetframgått några få tidsminuter i sektorn,STB roder för att meddelst en utdragen gir runde den av en slätprick utmärkta uppgrundningen norr om Kockelkällan och ändra fartygets stävriktning från c:a 52° rv kurs till 96°. Befh, som även befann sog på bryggan, undersökte under tiden det mörknande, trånga farvattnet föröver med kikare.Giren påbörjades i så god tid (enligt lotsens uttalande vid sjöförklaringen 400-500 meter från Kockelskärens enslinje) för att icke fartyget skulle komma in på fel sida av farleden eller överskrida den vita 2° sektorn (275-277°) av Kockelskärs nedre fyr,då denna ens Kockelskärs övre efter cirkelns avslutande skulle befinna sig rätt akteröver. Sedan giraen långsamt påbörjats,siktade befh den vita topplanternan och det röda sidoljuset - tätt över varandra och mycket lågt över vattenytan - från ett mindre mötande fartyg.Detta befann sig c:a 5 streck på STB bog och tycktes vara på betryggande avstånd förmanöverns avslutande. Befh slog dock som en försiktighetsåtgärd ½ fart i maskin. Lotsen, som under tiden haft sin uppmärksamhet riktad akteröver på de alltmera sammanfallande fyrarna i Kockelskärs enslinje,uppmärksammade inte med en gång befälhavarens uttalade varning röröande motliggaren utan lät rorsmannen först " lätta på rodret" och sedan " stötta upp giren" då han (lotsen) ~~xxx~~ ansåg att fartyget kommit grunden om STB för nära. Strax därefter uppmärksammades att det mötande fartyget, som senare visade sig vara ubåten Sjöborren, med god fart kommit mycket nära. Rodret kommenderade

VIRGINIA 4.9.42

därför hårt STB samtidigt som full back slogs i maskin.En ombordläggning kunde det oaktat icke undvikas. Några sekunder senare rände Virginia med sin stäv mot ubåtens bog varvid Sjöborren erhöll så svåra skador att den efter c:a 10 minuter gick tillbotten. Sedan en livbåt sjösatts från Virginia, vilken bärgade 3 i vattnet liggande matroser (en fjärde omkom),överfördes ubåtens besättning till en annan ubåt som anlänt under tiden. Virginia fortsatte därefter sin avbrutna resa till Stockholm.

Orsak till olyckan: Enligt Int. Sjövägsreglernas artikel 19 var Virginia, som hade Sjöborren på sin STB bog,väjningsskyldig och skulle hava hållit undan för ubåten. Då emellertid fartygen befunno sig inomskärs och framgingo i en trång farled där en skarpt begränsad enslinje markerade farledens mittlinje,måste även artikel 25 komma till användning vid skuldfrågans bedömande. Vid sjöförklaringen förfäkta både befh, tjänstgörande kronolotsen och vakthavande styrmannen den åsikten att fartyget i kollisionsögonblicket befunnit sig på eller något STB om farledens mittlinje och anse att det varit ubåtschefens skyldighet att hålla sig mera STB om denna,där god plats för ett möte varit rådande. De åberopa även eget fartygs omedelbara närhet till de grund som ligga söder om den slätprick där STB-giren från kursriktningen 55° till 96° skulle företagas. Under för handen varande omständigheter och då icke örlogsfartygets rapport varit tillgänglig, kan icke skuldfrågan med någon större grad av säkerhet bedömas.Detta så mycket mera som det omdiskuterade avbrytandet av Virginias STB-gir ej tillfullo blivit klarlagt.

Ex officio
Bo Berggström

För Sjöborrens förhörsprotokoll och den Rättegång som följde se Sjöborren 4.9.42

Historik Eget

Lastångare på 2869 brton byggd 1907 vid R.Stephenson & Co Ltd i Newcastle on Tyne av stål. (Ex Gustafsholm, Oscar Trapp, Marina) L. 96,1 B. 14,1 Tillhörig Red AB Vigrinia (O.M.Thore) i Jonstorp.Inköpt aug 1929 som Gustafsholm av det nybildade rederiet från Svenska Amerika-Mexicolinjen i Göteborg. som vid denna tid utmönstrade sina lastångare på Nordamerikalinjen och ersatte dem med motorfartyg.Som substitut för Gustafsholm levererades 1929 ms Lagaholm som krigsförliste den 2.3.40. Mexicolinjen hade 1917 inköpt Oscar Trapp från Henckelrederierna i Hälsingborg. Av three-island-typ med en 1200 ihkr triplemaskin från Richardson,Westgarth & Co i Sunderland. 4750 dw. Befh 1930-40 var Christian Skärby,Brunnby, f.17.4.80. - Den 17.2.38 försöksdockades Virginia i Hälsingbogrs varvs nya flytdocka. Kollisionen med Sjö-

VIRGINIA 4.9.42

borren var hennes enda anmärkningsvärda haveri under krigsåren. -Den 9.8.46 påseglades hon vid kaj i Yxpila vid Vasa under propslastning av brittiska ss Samaye som rev upp ett stort hål i hennes STB bog och raserade 3 manskapshytter som vid tillfället var tomma. Reparation på platsen fördröjde avgången 4 veckor. - - I mars 1948 såldes Virginåa för 1.650.000 kr till red AB Nordia i Jonstorp,även det ett Thore-rederi, och fick namnet ändrat till Nordia.Namnbytet skedde i Granton där ångaren lossada hampa från Sfax och Porto Empedocle. - I okt-nov 1950 klassades Nordia i Landskrona och såldes ett år senare för 1.800.000 kr till Rexbolaget i Stockholm och fick namnet Ramsö. Den 5.8.54 i Örnsköldsvik lämnade 23 besättningsmän fartyget i protest mot den usla mathållningen ombord. - Den 15.9.55 lastade Ramsö slig i Rönnskär för sin sista resa till Malmö och gick sedan till nedskrotning vid Perssöner i Ystad, Revhuskajen. Hennes sista befh var Wilhelm "Bill" Nordström,Stockholm.

2) H.M.S.SJÖBORREN 4.9.42 HEMLIG

UBÅT RAMMAD OCH SÄNKT I TRÅNG SKÄRGÅRDSLED AV SS VIRGINIA - 1 MAN DRUNKNAT

Sammanfattning

På väg ut till havs från Norrköping mötte ubåten Sjöborren på 580 tom, Fc kapten K.G.B.Norman, kl 19.45 fre 4.9.42 i mörker och god sikt i den trånga farleden vid Kockelskär på södra yttre Hållsfjärden i en sväng av farleden (Landsort-Oxelösund) den barlastade ss Virginia av Jonstorp på 2869 brton på resa Malmö-Bureå. Från Virginias sida kom mötet överraskande. Man hade siktat en vit och en röd lanterna tätt ihop lågt övervattnet och trodde det mötande fartyget var någon liten segel- eller motorbåt. Då det upptäcktes att det var en ubåt var det för sent att undvika kollision.På Virginia hade beordrats BB roder, på ubåten slog man full back i maskin ,men Virginias höga vertikala stäv skar in i Sjöborren strax för om tornet på BB-sidan och gick igenom även innerskrovet,varför vattnet genast började forsa in . Braket vid kollisionen var öronbedövande .Uppbördsmaskinist Erik Camelius, Karlskrona, kastades ur sin koj och en man i tornet ,som var den ende ombord som inte var simkunnig, slungades överbord och sjönk genast. Det var 21årige matrosen Georg Henning Leander Ebbeson, Göteborg. 3 man hoppade överbord från fördäck.Lyckligtvis stod däcksluckorna öppna så ubåten kunde snabbt utrymmas Ubåten fortsatte sin backmanöver och körde upp aktern på ett grund intill farleden, men trots att de WT dörrarna stängts vattenfylldes hela båten inom 6 minuter och sjönk med förstäven på 9,6 meters djup medan aktern förblev över ytan. En del av besättningen samlades där, men många kom i vatnnet medan andra fick ut en jolle. Frälsarkransar kastades ut från Virginia som sjösatte sin BB livbåt. Maskinpersonalen på Sjöborren arbetade ända till Fc beordrade dem på däck och sist av alla lämnade Fc kapten Norman. Två efterföljande ubåtar ingrep omgående i räddningsarbetet i strålkastarljus och enda dödsoffret blev matros Ebbeson. Virginia fortsatte kl 20.30.

Dödsoffer

† 1:a klass matros MK 492 Georg Henning Leander-Ebbeson, Göteborg, 21 år.

Belos larmats i Västervik

Ubåtsräddningsfartyget Belos med dykarklocka ombord fick avgångsorder från Västervik kl 23 den 4.9 och avgick kl 04 5.9. sedan den landpermitterade besättningen hopsamlats.Belos återkallades dock så snart det stod klart att det inte fanns någon kvar i den sjunkna ubåten som låg i skyddat läge.

Neptunbolaget lyft ubåten 16.9.42

Marinen gav uppdraget att bärga Sjöborren till Neptunbolaget som senare begärde 320.000 kr i bärgarlön ,baserat på ubåtens värde 4 miljoer kronor. Kl 07 lör 5.9 kom H.M.Sjöbjörnen till platsen medförande ubåtspiketen,Kommendör Hamilton,marindirektör Swenzén m.fl .Dykare gick ner .Ubåten hade 35° BB slagsida och låg nu helt sjunken med förstäven på 9,6 meters djup och

SJÖBORREN 4.9.42

akterstäven på 6,5 meters djup.Hålet strax för om tornet BB var 8' högt och 2½' brett. Kl 12.25 kom Belos och kl 12.40 bärgningsångaren Neptun. Lyftpontonerna Oden & Frigg var för tillfället upptagna vid en dansk ss Erindring som sjunkit i Stockholms Norra skärgård . Först mån 14.9 sänktes pontonerna vid Sjöborren som lyftes 7' och bogserades till mer skyddat läge. Under denna manöver törnade ubåten mot ett 17' - grund men lyckades snart komma loss och flottiljen ankrade kl 21.10, - Tis 15.9 kl 11 lättades ankar och flottiljen fortsatte. Kl 13.25 landades Sjöborren i en vik i närheten av Ökenäs och Odin & Frigg sänktes till 19'. Ons 16.9 fortsattes lyftet. Kl 15 var ubåtens däck väl över ytan och man kunde börja länspumpa. - Tors 17.9 skar dykare bort trasig plåt kring kollisionshålet,tätade läckage vid ventilationsledningar och dörrar och ombordsatte och riggade upp Hermes lilla Worthingtonpump för efterlänsning. Fre 18.9 länspumpat hela dygnet.Avriggat och upphivat samtliga lyftbrokar på Oden & Frigg varefter pontonerna länspumpades,utbogserades och för-ankrades. I etapper fördes Sjöborren till Stockholm och kom kl 20.30 sön 20.9 till anvisad kajplats i Stadsgården. Tors 24.9 kl 13.30 förhalat till Galärvarvet och förtöjt utanför torrdockan kl 14. - Reparationen vid Kockums kom att ta ett år och bärgning och reparation gick på 1.320.000:- kronor.

(H)

Kustflottans protokoll

Kungl. Marinförvaltningen översände, Sthlm 23.3.43 till KK, utdrag ur Fältkrigsrättens vid Kustflottan protokoll i undersökningsmlet angående ubåten Sjöborrens kollision,med anhållan att Sjötekn. konsulenten måtte giva förnyat utlåtande därom. Ej för publicering

Fartygsbefälets egna uppgifter rörande kurser,farter och positionsbestämningar som föregingo sammanstötningen.

Ubåten Sjöborren

Tiden: 1942, 4/9 omkring kl 19.50.
Orteh: N om enslinjen Kockelskärs fyrar och c:a 250 meter W kvastpricken SW Oxeltanden.
Vind : SO 3. Medelgod sikt.
Vidare upplysningar: Den 4.9 på aftonen befann sig Sjöborren u. gång W-vart med c:a 11 knops fart i skenet av Kockelskärs ensfyrar (275°-277°) , då man SO Oxeltanden från kommandobryggan siktade ett maskindrivets fartygs båda topplanternor och gröna sidoljus. Ångaren iakttogs kommande söderifrån och styra en NO kurs i Hökö Gupas vita fyrsektor (228,5° - 236,5°). Vid tillfället rådde skymning som icke helt övergått i mörker och voro därför Sjöborrens navigationslanternor tända,dock icke med högsta ljusstyrka. På "bryggan" befunno sig,förutom sedvanligt manskap,fartygschefen,vakthavande

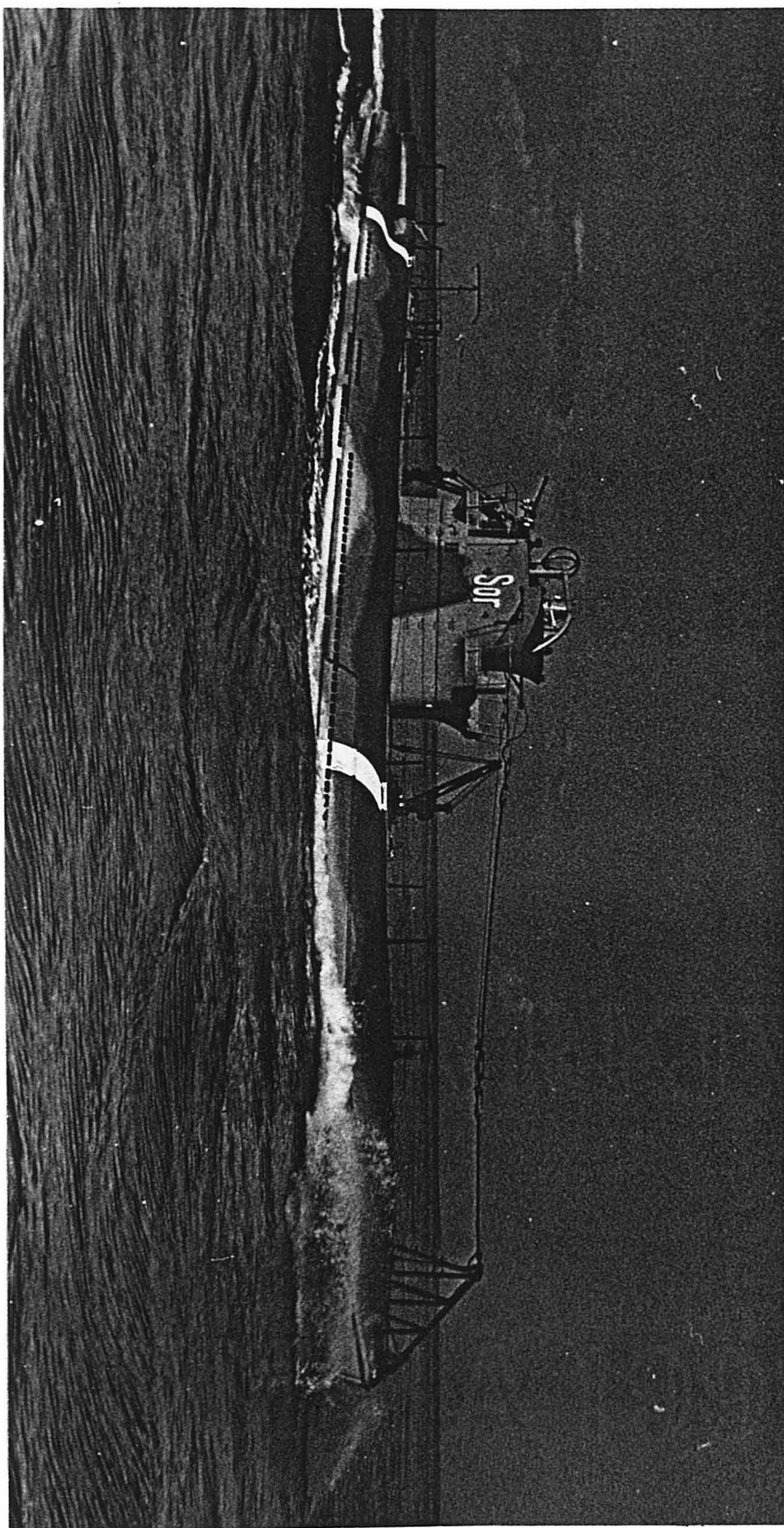
SJÖBORREN 4.9.42

officeren samt en fänrik. Strax därefter, då Sjöborren kommit SSO om Oxeltanden och passerat därvarande kvastprick på något 10-tal meters avstånd, minskades farten till halv (7-8 knop)från full fart på BB framdrivningsmotor,som enbart var igång. Fc ~~sökte själv~~ skötte själv maskintelegrafen under det att vakthavande officerem navigerade fartyget i den trånga farleden. Sjöborren låg allaredan då något norr om Kockelskärs fyrarnas enslinje (276°) men girade efter siktandet av motliggaren till kurs 290°,enär kvastpricken SW Oxeltanden nu kommit i sikte något på STB bog. Vid STB-girens påbörjande befann sig Sjöborren i närheten av den punkt som markeras av siffran 7,7 i sjökortet nr 238 & 239 söder om Oxeltanden.Samtidigt observerades motliggaren,som senare visade sig vara ss Virginia av Jonstorp, "utföra en tydlig STB-gir för att gå in i fyrarna ens,vilken linje ångaren då hade överskridit." (?) En knapp tidsminut senare passerade Sjöborren c:a 40.50 meter söder om kvastpricken SW Oxeltanden,under det att motliggaren fortsatte sin utdragna STB-gir. När Sjöborren,fortfarandepå kursen 290°, efter ytterligare en knapp tidsminut hunnit " en kabellängd från ruskpricken SW om Oxeltanden och ungefär 150 meter norr om enslinjen från Kockelskärs fyrar" (?), beordrade Fc den vakthavande officeren att komma något BB,då Fc nu beräknade att fartygen med sina respektive BB och STB-girar skulle skära klara av varandra. Under det att Sjöborren några sekunder senare långsamt girade BB,iattogs helt plötsligt från " bryggan" att ångaren börjat "stötta upp" sin STB-gir och - enligt vakth.officerens okonfirmerade utsago - till och med tagit något BB. "Avståndet till ångaren bedömdes då vara 300-400 meter och ångaren siktades i BB 30°." Enär fara för en ombordläggningnu syntes hava uppstått,beordrade Fc först stopp på BB maskin,varefter han, med tanke på att möjligen hinna för om ångaren, slog full fart framåt. Omedelbart därefter slog han stopp och slutligen full fart back,vilken senare order samtidigt gavs till STB elektromotor. Trots dessa maskinmanövrer syntes en kollision knappas kunna undgås,och då denna några sekunder senare blev oundviklig ,gavs order om stängandet av de vattentäta dörrarna. Ögonblicket därpå rände Virginia med sin stäv in i Sjöborrens BB bog ungefär mitt för officershytten under c:a 70° vinkel. Några av Sjöborrens besättning hoppade överbord och några slungades överbord av stöten,men kunde en stund senare, med undantag av en man som drunknade, bärgas av en sjösatt båt från ångaren. Sedan fartygen genom backning från ångarens sida kommit klara av varandra, låg Sjöborren i stävriktning 330 och backades " i en svag gir åt STB,så att densamma kom att ligga på grund något öster om kollisionsplatsen." Den sjönk 10 minuter efter olyckan,varvid akterstäven låg i höjd med 2,3 meters grundklacken Öst Kockelkällans fyr och c:a 200 meter söder om enslinjen.Besättningen togs ombord i livbåten och överflyttades en stund senare till en till olycksplatsen anländ ubåt."

=================

SJÖBORREN 4.9.42

Sjöormen Sor



SJÖBORREN 4.9.42

Bo Bergströms skuldanalys

I sin analys av Marinförvaltningens rapport skriver Sjötekniske konsulente Bo Bergström 23.3.43 att " båda fartygens manövrer medverkade till olyckan" och avslutar med att uttala sin åsikt att Virginia till 2/3-delar bar skuld till kollisionen och örlogsfartyget var skyldigt till I/3-del.

Sjöåklagaren väckt åtal

Den 28.1.44 instämde sjöåklagaren Gösta Berglund Virginias befh Thore att vid laga påföljd infinna sig vid Stockholms Rådhusrätts 2a avdelning mām 21.2.44 för att svara å yrkande om ansvar å honom jämlikt 32 och 292 § i Sjölagen samt 14 kaptilet 9§ strafflagen för vållande till sjöolycka och annans död. Berglund hävdade att kapten Thore vållat, eller åtminstone medverkat till olyckan genom underlåtenhet att hålla behörig utkik. på samma grunder framförde Marinförvaltningen skadeståndskrav mot Thore-rederierna genom amanuensens Harry Bertman. Virginia hade inte haft utkik på backen,även om på bryggan befunnit sig befh, kronolots, en annan lots, en styrman och rorgängaren.

Hemligstämplat förhör 1.10.42 ombord på H.M.Logements-fartyg "Af Chapman" vid Skeppsholmen, Sthlm ,hållet av Kustflottans Fältkrigsrätt.

Förhörsledare Kommendörkapten G.Landström.

Vaktofficer på Sjöborren var 1e officeren , löjtnant K.S.C.Widén :

Fc och samtliga officererae voro på bryggan. Ungefär kl 19.45 hade Sjöborren ,som gick i den belysta lotsleden,passerat grunden syd Oxeltanden,sett samtliga prickar och höll något STB om enslinjen mellan Kockeslkärs fyrar. En ångare hade siktats kommande syiifrån i lotsleden.För att undvika att möta ångaren vid slätpricken vid ledens södra sida,där leden gör en krök, girade ubåten till ungefärlig kurs 290°. Motorerna voro kopplade för Dieseldrift om BB och elektrisk drift om STB.Sjöborren gick vid tillfället enligte Widéns uppfattning med full fart från BB dieselmotor och stopp från STB elektromotor. Ångarens sågs styra NO-vart i Hökö Gupas vita sektor.När det blev klart att ångaren började gira STB för att därefter fortsätta lotsleden ostvart / i Kockelskärs fyrar / beordrade Fc VO att gira BB så vackert. Fartygen hade då ej passerat varandra,men läget bedömdes fullt klart. VO kommanderade därefter "BB litet" till rodret. Så småningom fick Sjöborren BB-gir. Plötsligt girade emellertid ångaren BB hän. VO erhöll snart den uppfattningen att ångarens manöver innebar kollsionsrisk och meddelade Fc att antingen måste full fart framåt eller full fart back sättas. Fc beordrade då full back,vilken erhölls.När avståndet ytterligare minskat,ropade Fc över till ångaren att backa.När kollisionen visad sig oundviklig ,gavs order "Stäng WT dörrarna". Omedelbart därpå träffade ångarens stäv ubåten BB mellan förliga luckan och förliga däverten och

SJÖBORREN 4.9.42

trängde igenom tryckskrovet och fastnade i Sjöborren. Fc stod kvar på bryggan och beordrade omedelbart " Alle man på däck!" och stopp slogs i maskin så snart kollisionen skett. Fc beordrade ångaren att backa loss vilket denna gjorde. Vid kollisionen hoppade SK nr 2,3 och 5 överbrod och Sknr 1 slungades överbord av stöten. När folket kommit ur torpedrummet beordrades "Sätt ut jollen." Förliga luckan stängdes av löjtnant Widén och drogs med biträde av en man. När jollen sjösatts beordrades den att söka efter de överbordgångna. Härefter beordrades uppställning på halvdäck för överraäkning. Sjöborren fick efter kollisionen BB slagsida och började snabbt sjunka med förskeppet. På förfrågan från Fc anmälde sig 3 man frivilligt att gå ner i elek(tr)orummet för manöver. Back slogs på STB elektromotor och Sjöborren sattes på grund,förmodligen på 5,4-meters grundet norr om Rönnholmen. När löjtnant Widén lämnade Sjöborren befann sig endast akterskeppet över vattne(t). Livbåt hade under tiden satts ut från ångaren och i denna embarkerade samtliga utom Fc. Fc lämnade sist Sjöborren i fartygets jolle.Sjöborrens besättning togs ombord på Sjöormen där den gjorde uppställning å backen och överräknades. Av de överbordgångna upptogs Sknr 1,2 och 3 av Virginias livbåt. Sknr 5, 2e klass sjöman 1 MK-592 Ebbeson,kunde ej återfinnas trots efterforskningar av jollar från Sjöborren,Sjöormen och Sjöhästen. Sjöborrens besättning embarkerade c:a kl 21 på Sjöhästen och återfördes till Hårsfjärden.

Signalman på Sjöborren, F.1 Mk-502 Magnusson /Sknr 1/ befann sig på bryggan och hoppade just före kollisionen ner på däck varvid han sedan vid kollisionen hamnade utombords.

Rorgängare på Sjöborren, F.1 Mk -523 Hansson, uppgav att han före mötet med ångaren fått order att komma STB så vackert,varvid Sbo girade 15° à 20° på kompassen, varefter "stötta" och "rätt så" beordrades. När sedermera BB-gir beordrades hade denna knappast påbörjats förrän ångaren girade ner mot Sbo. Vid kollisionen kastades Hansson utombords och vet intet av vikt förrän han upptogs av Virginias livbåt.

USTm 2 gr, Y.T.Qvarlander /NU/ befann sig i UO-rummet,hörde före kollisionen ordern "Stäng WT dörrarna" .När kollisionen skedde gick han upp genom manöverrummet,hörde Fc beordra ångaren att backa,upptäckte att manöverrummet började vattenfyllas.Han försökte tillsammans med en man /SKnr 8/ stänga undre tornluckan vilket icke lät sig göras på grund av luckans konstruktion.

UBMA 2 gr. E.Cammelius /UM/ sov på sin bits i UO-rummet,fick en stöt vid kollisionen,rusade upp, såg en kaskad av vatten tränga in i manöverrummet.När UM med 1.M skulle gå in i manöverrummet för att försöka länsa,hade vattnet redan stigit över tröskeln. De stängde då dörren till UO-rummet.Följande ordern " Alle man på däck" gick de upp på däck o akter-

-över.

SJÖBORREN 4.9.42

Av övriga vittnesmål kan nämnas:

UBMA 2 gr.T.E.Johansson /3M/ gick frivilligt ner för manöver av elektro_motorn och stannade tills stopp beordrades.Luckan mellan slussen och elektromotorrummet kunde ej stängas på grund av slagsidan.

2 Kl.sj . 3YK 248 Svensson /Sknr 31/ befann sig på väg upp i slussen vid kollisionen och ramlade ner vid stöten men sprang genast upp igen. Svensson såg Sknr 5 Ebbeson gå fram på backen och hoppa utombords.Ebbeson hade troligen skinnjacka på .Svenson såg Ebbesson c:a 30 meter från Sjöborren /på Virginias BB-sida/ och ropade till Virginia att kasta livbojar till Ebbesson ,men folketpå Virginia missförstod och kastade livbälten mot Sjöborren.

Vpl. 1 BevK. 14-215-38 Olsson /Sknr 10/ var i förliga torpedrummet och ~~sp~~ sprang upp på däck. Han såg Ebbeson hoppa i sjön framme vid förstäven och såg senare Ebbeson på c:a 30 meters avstånd.Under tiden Ebbeson låg i vattnet backade Virginia loss från Sbo.

F.1 mk -522 Pettersson / Sknr 2/ väcktes av kollisionen i förliga torpedrummet.Sprang upp genom luckan. Inte hört några order. Han hoppade i sjön och höll sig uppe på en frälsarkrans jämte Sknr 1.Nödrop hördes från två håll,varvid Sknr 1 & 2 simmade till Sknr 3 som var närmast.Sknr 5 kunde sedan ej höras.

TILLÄGGSPROTOKOLL fört 5.9.42

HEMLIG
jäml. Kung.1938
Nr 757.

Fc Sjöborren, kaptenen K.G.B.Norman.

Vid gång med tända gånglanternor - dock icke högsta ljusstyrka som skulle verkat bländande i den ännu ej avslutade skymningen - c:a kl 19.45 den 4/9 på W kurs i Kockelskärs ensfyrar,siktades en ångare under gång på NO kurs i Hökö Gupas vita sektor. Sikt medelgod. Sbo låg på syd Oxeltanden.Från full fart minskades farten till ½ fart med en motor. Fc skötte hela tiden själv BB maskintelegraf. Sbo låg på nord enslinjen men girade vid siktandet av lastångaren ytterligare STB enär ruskpricken SW Oxeltanden kom i sikte. Samtidigt observerades ångaren utföra en tydlig STB-gir för att gå in i fyrarna ens,vilken linje ångaren då hade överskridit, Fc beordrade då Vo komma något BB enär läget syntes fullt klart och Sbo låg långt ,c:a 150 meter nord om enslinjen på kurs 290°. Fartygen skulle därmed ha gått klara för varandra men då observerades ångaren plötsligt stötta upp giren. Avståndet till ångaren bedömdes då vara 3-4 hm och ångaren siktades i riktning BB 30°. Fc kunde inte uttala sig huruvida ångarens BB lanterna syntes eller huruvida uppstöttningen även innebar BB-gir. Fc beordrade först stopp på BB maskintelegraf,därefter, i tanke att möjligen kunna gå för om ångaren full fart framåt. Då emellertid detta omedelbart syntes omöjligt beordrades

SJÖBORREN 4.9.42

stopp och strax efter full fart back,vilken senare order samtidigt gavs till STB elektromotor. När kollisionen bedömdes oundviklig beordrades "Stäng WT dörrarna" .Vid kollisionen låg Sbo utan fart under det ångaren syntes ha bibehållit sin fart.Ångarens stäv trängde in i Sbo BB bog i c:a 70° vinkel. Fc beordrade " Alle man på däck" och ropade till ångaren att backa bort från Sbo.Sedan Sbo blivit fri slogs back elektr. på STB motor för att få henne på grunt vatten innan hon sjönk. Fc stoppade backmanövern enär han bedömde osäkert huruvida Virginias livbåt skulle hinna fram innan Sbo sjönk.Virginia satte med berömvärd snabbhet livbåt i vattnet och bärgade 3 överbordgångna. Sedan Sjöormen framkommit till olycksplatsen kl 20 söktes kl 20 - 22.30 i vattnet och å kringliggande kobbar från 3 jollar efter saknade Ebbesson. Kl 03-04 söktes i likhet med ovan i en jolle. I daggryningen bedrevs flygspaning i 15 minuters tid över olycksplatsen och kringliggande kobbar och vatten. Kl 07-11.30 draggades förgäves Från Sjöormen, som ankrat c:a 700 meter från Sbo, bedrevs hela tiden kikarspaning. Fc påpekade att STB gir gjorts å Sbo för att låta ångaren utan svårighet komma in i fyrarnas enslinje. Fc ansåg som möjlig bidragande orsak till olyckan att vederbörande på Virginia tagit in ett aktermärke, varigenom uppmärksamheten förut kommit i andra hand.

Löjtnant Widén hördes ytterligare och uppgav att hantydligt lagt märke till att ångarens master närmat sig varandra under en tydlig STB-gir. Masterna kommo i enslinje eller i nära enslinje med varandra men skildes plötsligt åt genom en tydlig BB-gir.

Sjöormens befh ,kapten U.E.S.Sparre, uppgav att Sjöborrens topplanterna , som då befann sig strax under vattenytan, åstadkom en lysande fläck på vattnet fram till kl 23 då den slocknade.Sjöormen låg då till ankars c:a 700 meter från Sbo.

Stockholms Rådhusrätt 21.2.44

Då målet kom upp första gången resulterade det i ett protokoll på 54 sidor med skisser och bilagor.

Stockholms Rådhusrätt 6.3.44

Vid dessa förhandlingar ingavs bl.a en inlaga av Virginias befh Thore i vilken sjöåklagarens talan bestrides till alla delar.

" Vid tiden för kollisionen befann sig på Virginias brygga undertecknad befh, kronolotsen Borgström, kronolotsen Gustaf Andersson och 1e styrman Lenander. I samband med tilltagande skymning skulle styrman Lenander lämna bryggan för att bege sig till backen.Ubåten upptäcktes när han var på fördäck vid lucka 2 STB.Samtliga hade uppmärksamheten riktad på farleden. Jag bestrider alltså att ingen behörig utkik funnits på Virginia. Frågan om utkik har över huvud taget icke något orsakssammanhang med

SJÖBORREN 4.9.42

ifrågavarande sjöolycka. Motliggarens lanternor upptäcktes i själva verket i god tid, och Virginias manövrering inrättades därefter. Däremot upptäcktes icke genast att motliggaren var en ubåt. Lanternorna ansågs tillhöra ett mindre fartyg som befann sig på mycket betryggande avstånd från Virginia. Inte förrän på närmare avstånd konstaterades att det mötande fartyget var en ubåt." Thore fortsätter att " frågan om utkik icke ens på sätt sjöåklagaren påstår medverkat till olyckan. Denna har istället förorsakats av Sjöborren ensam genom vållande i följande avseende:

1) Sjöborren hade uppenbarligen inte bort möta Virginia i farledskröken vid Kockelhällan, utan hade istället, sedan det konstaterats att möte komme att ske vid denna plats, bort stoppa upp för att möta Virginia något W om ruskpricken SW Oxeltanden. På Sjöborren borde man hava förstått svårigheterna för Virginia, med hänsyn till det trånga farvattnet med grund och den dåliga fyrbelysningen, att företaga möte vid farledskröken eller omedelbart öster om denna.
2) Sjöborren har icke hållit sig på sin STb sida i farleden utan istället i Kockelskärsfyrarnas enslinje. Under alla förhållanden har icke Sjöborren hållit tillräckligt på STB-sidan med hänsyn till mötet med Virginia och med hänsyn till att på STB-sidan fanns fritt vatten.
3) Sjöborren har, med hänsyn till det trånga farvattnet och mötet med Virginia, framförts med för hög fart.
4) Det måste anses hava varit ovarsamt att vid denna årstid och denna tid på dygnet icke hava lanternorna pådragna med full ljusstyrka. Sjöborren har alltså färdats med otillräckligt ljus i detta fall.
5) Trots att möte med Virginia ännu icke skett, företog Sjöborren en fullständigt omotiverad BB-manöver. Hade istället en väl motiverad STB-manöve företagits hade kollisionen undvikits.
6) Då fara för sammanstötning uppstått har Sjöborren företagit felaktiga manövrer med hänsyn till situationen. Framför allt har full back beordrats alldeles för sent.
7) Sjöborren har över huvud taget icke framförts med den särskilda försiktighet som bort iakttagas med hänsyn till fartygets egenskap av ubåt. Av en ubåtsbefälhavare bör absolut beaktas, dels att ubåtens lanternor äro placerade på ett mycket ovanligt sätt, dels ock att ett handelsfartyg icke har större anledning att räkna med ett möte med en ubåt. Dessa skyldigheter hava förelegat i än högra grad vid möte i detta trånga farvatten med ett fartyg av Virginias storlek.

Kapten Thore hävdar fortsättningsvis att " uppstöttningen av Virginias STB-gir skedde med hänsyn till grunden om STB" och att " den omkomne Ebbesons åtgärd att hoppa överbord. vilken vidtogs innan ubåten började sjunka, tyder på att Ebbeson fullständigt tappat besinningen. Han hoppade självmant

SJÖBORREN 4.9.42

överbord.Han måste alltså själv genom oförsiktighet hava vållat sin död Härvid skall särskilt betonas att det är fråga om väldisciplinerat åa manskap ombord på ett krigsfartyg, av vilka man icke kan vänta sig ett dylikt förfaringssätt. Ebbesson var stamanställd och hade givetvis väl reda på sina skyldigheter att icke handla utan order i en dylik situation. Han var dessutom, enligt vad som upplysts, en dålig simmare,vilket göt hans handlingssätt ännu oförklarligare. Under inga omständigheter kan någon xaxxxxx lastas för Ebbesons död."

Stockholm 4.3.44

Anders G.Thore

Befh å ss Virginia.

Fortsatta förhandlingar inom lyckta dörrar

Den 19.6.44 kom målet åter upp inför Sthlms rådhusrätt och uppsköts därpå till den 16.10.44 då förhandlingarna resulterade i ett protokoll på 74 foliosidor. Fortfarande hemligstämplat inför lyckta dörrar kom sedan målet åter upp den 20.11.44, 22.1.45 och 19.2.45. Sista protokollet är på 104 foliosidor. Den 26.3.45 föll domstolens utslag som frikände Virginas befh från allt ansvar för kollisionen.

Frikännade dom den 36.3.45

Marinförvaltningen förlorade sin process mot red AB Virginia i Jonstorp och fick ersätta rederiet med 24280 kronor samt 18000:- i rättegångskostnader . MF hade beärt ett skadestånd på 1.320.000 för bärgning och reparation av ubåten. Sjöåklagarens åtal mot Virginia för bristanfe utkik ogillades även. i Rådhusrättens utslag heter det : " .. Upplyst är tillika att kapten Thore under förden icke haft särskild utkik utsatt på backen. Av utredningen i målet framgår emellertid att vid tillfället å Virginias brygga befunnit sig förutom rorgängaren såväl kapten Thore som kronolots och att 1e styrmannen,från det fartyget passerade Hökö Gupa, uppehållit sig förut om STB strax akter om backen,huvudsakligen med uppmärksamheten riktad åt det håll varifrån Sjöborren närmade sig.Med hänsyn dels till nu omförmälda förhållande,dels därtill att, enligt avd i målet måste anses utrett, kapten Thore, medan Virginia framgått under lotsens ledning,från bryggan med kikare undersökt farvattnet jämväl åt STB,dels och till vad i övrigt i målet framkommit,är Thore icke förvunnen att hava - på sätt åklagaren legt honom till last - genom underlåtenhet ifråga om utkiks hållande vållat eller medverkat till sammanstötningen; och finner Rådhusrätten förty åklagarens i målet förda ansvarstalan och Kungliga Marinförvaltningens skadeståndstalan icke kunna bifallas."

Sjöåklagare Berglund konstaterade 14.4.45 i brev till KK med återställande av remitterade handlingar att " tillräcklig anledning för besvär mot detta

SJÖBORREN 4.9.42

utslag synes mig ej förefinnas. Sthlm 14.4.45. Gösta Berglund.

Sjöborrens historik

Ubåt på 580 depl.ton byggd 1941 vid Kockums i Malmö av stål.
L 61 B. 6,2 Tillhörig Svenska Marinen. Den /:de och sista ubåten i serien Sjölejonet som byggdes 1936-41. Sjösattt tvärskepps 14.6.41 i närvaro av bl.a prins Bertil och försvarsminister Sköld. Sjöormen hade sjösatts den 5.4.41. Samma dag Sjöborren sjösattes vid Kockums sjösatte varvet även kustubåten U-1, den första av en helt ny typ, samt motortorpedbåten T-16 som lyftes i sjön med en kran. Första gången ett svensk varv sjösatt tre marinfartyg på en och samma dag. - Sjöborren gick ut på provtur i Öresund 15.12.41. Fart 16 knop i ytläge. Se även Svärdfisken 18.1.42. - Den 8.10 1957 sände Radiotjänst ett reportage från årets övningsräddning med Belos dykarklocka - byggd 1942 - från den "förlista" Sjöborren som efter kollision med en undervattensklippa förmodades ligga på 33 meters djup på dybotten utanför Huvudskär med förliga torpedrummet vattenfyllt. Telefonboj och röda färgpatroner vägledde Belos till platsen och 35 man räddades i 5 omgångar med dykarklockan från Sjöborrens akterlucka. Därutöver tog sig 5 man upp individuellt med räddningsvästar. - Medio dec 1960 låd Sjöborren under avrustning vid Kustens Varv i Göteborg (Se Svärdfiskens historik 18.1.42) - Den 27.9.61 utbjöd Försvarets Fabriksstyrelse Sjöborren till försäljning för nedskrotning fritt örlogsvarvet Gtbg. Tors 19.10.61 bogserades ubåten - utan maskiner - uppför Göta Älv till Tingstad för nedskrotning vid T.Johannisons varv. Systerubåtarna Sjölejonet,Sjöhunden och Dykaren kom 28.5.62 under bogsering från ÖVS till Perssöners skrotvarv i Ystad. De bogserades av ss Sundet.

CYGNUS 5.9.42

ELD I TRÄLASTEN :BRINNANDE FOSFOR ÖVER FÖRDÄCK VID RAID MOT BREMEN.

Journalutdrag

Mån 28.8.42 kl 12.10 anlänt till Bremen med full rums-ch däckslast av sågade trävaror från Härnösand.

Lör 5.9 kl 02.30 blåstes flyglarm och strax därefter anfölls staden och hamnen av en större styrka bombplan.Under pågående bombardemang träffades Cygnus av en större brandbomb som slog genom akterdäcket på STB sida av riggen.Bomben gick vidare mot bordlägnningen samt genom en längsgående vägare i rummet.Eld utbröt i trälasten men släcktes snart av besättningen. Ytterligare ett antal brandbomber slog ner omedelbart intill fartyget på kajen varvid den i bomberna liggande fosformassan kastades över hela förskeppet och satte trävirke och luckpresenningar i brand.Emedan stora magasin och träupplag i närheten stod i brand och gnistregn och bränder regnade över fartyget förhalades detta 04.40 akteröver då risk förelåg att hela fartyget skulle bli övertänt. Kl 06 blåstes faran över. Efter polisinspektion ombord inleddes lossningsarbetet kl 10. Bremen 6.9.42

H.P.Bengtssob 1e styrman C.Andersson 1e maskinist E.J.Bengtsson Befh

Cygnus efter lossning avgått i barlast till Sölvesborgs varv.

Besiktningsinstrument

afloat i Sölvesborg 10.9.42 ff.

Skador besiktigats efter bombning 5.9.42

Cygnus kom till varvet 10.9 och reparerade 11-16.9 inklusive en brädgångsskada Akterut om STB efter kollision i svensk eskort 6.7.42 på resa Sandvik-Delfzijl med ss Marie Fisser av Emden. Bombskadorna kostat 8295:- och kollisionsskadan 2425:-

STB akter mellan lucka 3& 4: 3 brädgångsstöttoroch 2 plåtar uppriktas med ny relingslist på 2½ meter .

Däck: 1 däcksbalk, 1 huvudspant,1 kontraspant riktas på plats.
2 nya luckpresenningar till lucka 2, 3 gajar förnyas liksom en stringerplåt med vinkel.

Översta & mellersta rumsstringern: 2 plåtar med fästvinklar etc förnyas.

SKN 10.5.43 ersatt rederiet med 13489:48

Eget Raiden

Vid nattraiden mot Bremen 5.9.42 fällde RAF 191 ton sprängbomber och 15.591 brandbomber som anställde omfattande skador ,dödade 124 civila och sårade svårt 88. Vid en lika stor raid 14.9 dödades 70 och sårades 371 människor.

CYGNUS 5.9.42

Historik

Se Cygnus 21.10.41 (Bombad i Rotterdamkonvoj)

FLORA 5.9.42 Ej krig.

SÄNKT I KOLLISION MED TRUPPTRANSPORTFARTYGET HANS RICKMERS VID SOOTUNGA.

Rapport

Avgick tors 27.8.42 från Lübeck destinerad till Pargas i Finland med rumslast av gipssten. Djupg F 13′- A.c:a 13′. 7 ombv.
Anlöpts Simrishamn för proviantering & Kalmar för dåligt väder.
Lör 5.9 kl 00.45 finsk tid kolliderat 1 à2 km från SW Sottunga lotsstation i Ålands skärgård med, enligt lotsens uppgift, ss Hans Rickmers av Hamburg i mörker,klar sikt,svag vind, ingen sjö. Lots ombord. Utkik på backen. Hans Rickmers iakttogs 3-4 minuter före kollisionen och gav före kollisione 2 korta signaler i ångvisslan.Flora gav ingen signal. Flora sjönk på 14-15 meters djup och befh och bästemannen drunknade.Det främmande fartyget uppehöll sig efter kollisionen i Floras närhet c:a en timme.

Crew list

Befh Olof Bernhard Olsson,Brantevik,12.1.87 (Fört Flora sedan juni 1929 med kortare avbrott.)
✝ Bästeman John Västsjö, Viken, Malmöhus län, -
Matros Bror Helge Nordahl, Hånstorp nr 1, Gärstorp, Smedstorp,Kristianstad
Jungman Knut Otto Nilsson, Östra Sönnerslöv,Kristianstad län
Jungman Arvid Egon Olsson, Janbergstorp, -"- ,f-22
Jungman Carl Erik FRansson, Hör,f- 25

Matros Nordahls rapport.

Sedan sjölots erhållits fredag 4.9. kl 18 i Nyhamn,Åland,fortsattes resan varefter ny lots kom pmbord vid 20-tiden.Fortsatt resan. Då fartyget kommit i närheten av Sottunga lotsplats,syntes ett maskindrivet fartygs BB lanterna och båda topplanternor.Fartyget närmade sig Flora förut,så mycket om BB att dess STB lanterna ej syntes,och började sedan gira BB hän. Floras befh sade då till lotsen:"Det här går aldrig väl!" varefter lotsen sade till rorsman: "Kom lite STB", vilken order omedelbart utfördes varjämte befh själv minskad farten i maskinen som manövrerades från styrhytten. Då fartygen kommit på ungefär 2 båtlängders avstånd från varandra,avgav det främmande fartyget oförmodat 2 korta signaler och girade ytterligare åt BB.Floras befh yttrade då till lotsen:" Det går inte!" och lotsen kommenderade omedelbart hårt STB, vilken order omedelbart utfördes. Några sekunder senare skedde sammanstötningen med ett starkt brak nära nog stäv mot stäv så att Floras BB ankare trycktes in i bordläggningen och klyvarbommen bröts av och föll i vattnet på STB sida.Det främmande fartygets gröna lanterna syntes i kollisionsögonblicket.Genom törnen fick Flora en hård STB-gir och det främmande fartyget - ett stort trupptransportfartyg på bortemot 10.000 ton,- svängde så att Flora fick en ny törn midskepps BB av dess akterskepp. Undertecknad hade hittills varit under däck men hann upp före andra törnen.Nu sattes livbåten

FLORA 5.9.42

i sjön,obemannad, rummen pejlades och då fartyget var läck sattes maskinpumpen igång och de 2 handpumparna bemannades. Härefter undersökte befh skadorna och undertecknad åtföljde honom därvid. Förutom skadorna på BB ankare och klyvarbommen befanns ankarspelet så skadat att det ej funktionerade,skarndäcket BB var uppfläkt,BB lanterna krossad,det förliga vantet och en bardun sönderslitna mm. Då fartyget syntes kunna hålla sig flytande beslöt befh efter samråd med lotsarna att söka föra fartyget till någon brygga. Ankring var utesluten enär ankarspelet ej kunde användas. För sakta maskin fördes fartyget in mot en brygga i närheten av lotsplatsen och efter halvannan timme girades BB hän för att nå bryggan. Härvid ökades farten något för att få en kraftigare gir. Då hördes ett häftigt forsande av vatten förifrån varefter fartyget sjönk på c:a en minut.Den sjösatta livbåten hann vi på befh order hala in,men endast bästemannen,jungman Fransson och en lots hunno gå i båten. Då Flora gick ner med stäven före kantrade båten och gick runt minst 3 gånger för att så bli liggande vattenfylld på rät köl. 2 man räddade sig i livbåten,undertecknad klättrade upp i riggen, övriga höll sig uppe på kringflytande inventarier. Befh och bästemann var emellertid försvunna,förmodligen nerdragna av suget då fartyget sjönk. C:a 10 minuter efter det fartyget sjunkit kom lotsbåten från Sottunga lotsplats och tog upp de 7 överlevande varefter vi sökte efter de försvunna omkring en halvtimme. Härefter infördes vi till lotsplatsen.Poliskonstapeln i Sottunga sände telegram från Degerby till konsulatet i Mariehamn kl 10.25 f.m. Vid 17-tiden samma dag fördes vi till Mariehamn dit vi kom kl 21.30 och omhändertogs av svenske konsuln. På morgonen söndag 6.9 avreste vi med Svea-ångaren Aeolus till Stockholm dit vi anlände kl 12 samma dag.

Stockholm 7.9.42
Helge Nordahl
Matros.

Brev konsulatet,Mariehamn,5.9 till KK sjöfartsbyrån.

Konsul Nils Lind omtalade i brevet att konsulatet strax före kl 10 den 5.9 fick telefonbud från länsmannen i Föglö distrikt om olyckan.Meddelandet bekräftades kort därpå genom telegram. Cirka en halvtimme senare erbjöd Staben för Skärgårdshavets Kustbrigad att skcika en av finska marinens motorbåtar till Sottunga för att föra de räddade till Mariehamn och erbjudandet antogs tacksamt. Under tiden hade konsulatet satt sig i telefonförbindelse med Sottunga lotsplats och inhämtade i samtal med matros Lindahl - den äldste av de räddade - uppgifter om de räddades och omkomnas namn. Sedan konsulatet med UD:s ersättningsbyrå överenskommit att förlägga sjöförhöret till Stockholm kunde de räddade hemsändas med Aeolus samma matt. Aeolus den enda svenska turbåten.

FLORA 5.9.42

PROTOKOLL VID FÖRHÖR VID SOTTUNGA LOTSPLATS 5.9.42

Förhörsledare sjöfartsrådet Thure Oswald Wikman,Chef för Finska Sjöfartsstyrelsens Kansli.
Förhör med Floras lotsar och på Hans Rickmers lots hölls ombord på lotsverkets inspektionsfartyg Valvoja.
Närvarande vittne:t.f chefen för Ålands Lotsfördelning,sjökapten Yrjö Teodor Sjöroos. Förhöret kom till stånd genom att Valvoja på sin inspektionsresa några timmar efter olyckan i närheten av Husö observerade masterna av ett sjunket segelfartyg,varför Wikman och Sjöroos stannade vid lotsplatsen för förhör.

1) Harry Ewald Engblom, yngre lotsen vid Lohms lotsplats :
Den förhörde hade kommit med tyska ss Rose av Stettin från Lohm till Sottunga lotsplats och mötte där m/aux Flora av Brantevik och bytte över till Flora för att lotsa henne till Berghamn.Klockan var då lite över midnatt, natten emot 5.9. Engblom gick ombord söder om Rödgrundsbådan nära korsningen av farlederna vid lotsplatsen och styrde ut mot Osthalv Nord och svängde sedan STB och styrde i Rödgrunds ostliga vita sektor. Såg 2 motkommande ångfartyg vilka styrde i W riktning i Sälsö-Husö fyrlinjen W om Bogskär.Kan inte värdera hur mycket W om Bogskär de voro. Vädret var nöjaktigt, mulet och mörkt, men Engblom såg Bogskär och Röda Kons boj bra från Husö.De två tyska fartygen kommo med fart,antagligen för full maskin. Engblom obsererade dem samtidigt som Flora svängde till Rödgrunds Östra vita sektor. Engblom höll först kursen men ändrade sedan, dockutan att ge någon signal, kursen STB hän närmare Husö,så nära som han vågade utan risk för att komma för nära stranden. Flora gick med 6 knop och hennes lanternor brunno klart. Det första av de motkommande fartygen gav BB-signal något före Flora skulle få Husö och Sälsö fyrar i linje. Emedan Flora hade STB-gir hann han inte ge signal och inte vidtaga några åtgärder innan kollisionen inträffade endast några sekunder efter det Engblom hört det tyska fartygets BB-signal. Kollisionen inträffade just innan kursändringen från Rödgrunds vita sektor till Sälsö-Husö fyrlinjen, men voro dessa fyrar ännu inte riktigt i enslinje. Det motkommande fartyget körde med förstäven på Floras BB bog c:a 1-2 meter från förstäven så att Flora svängde runt 180° och efteråt låg på motsatt kurs.Just före kollisionen hade Floras befh kopplat ur propellern.Vid tillfället förde Flora focken och 2 stagsegel. En stund efter kollisionen hördes det första tyska fartyget ge 3 korta signaler i ångvisllan. Det befann sig då ett stycke W om olycksplatsen. Engblom föreslog genast efter kollisionen befh att sätta fartyget på land vid Husö,mendå bästemannen, som pejlat lastrummet förut, meddelade att det vid kölen i lastrummet endast fanns 11″ vatten

FLORA 4.9.42

bestämde befh sig för att föra fartyget tillbaka till Sälsö för att om möjligt förtöja det någonstans,emedan båda ankarna voro skadade och obrukbara. Då Flora hade kommit till Sälsö,på vilken holme Sottunga lotsstuga är belägen,föreslog Engblom åter att Flora skulle föras till grunt vatten emedan det inte fanns någon lämplig plats där att förtöja fartyget. Befh ville dock inte ta risken att skada kölen och avslog förslaget. Efter kollisionen hade man på Flora pumpat för hand och med motorpumpen. Seglen togs ner genast efter kollisionen. Engblom trodde att Flora nog hade tagit skada och skulle sjunka,men påstod befh att fartyget inte skulle sjunka och blev arg över lotsens förslag. Vid ankomsten till Sälö kom 4 Sottungalotsar ombord för att om möjligt bistå haveristen.De hade fått höra om kollisionen vid lotsbytet på Hans Rickmers. Härvid övertog äldre lotsen vid Sottungs lotsplats,Erik Wilhelm Söderberg, lotsningen av Flora,men Engblom stannade kvar ombord eftersom befh ville det. Från lotsplatsen kom dessutom lotsåldermannen,yngre lotsen Gustaf Enok Pettersom, äldre lotsen vid Nyhamns lotslplats,Gustaf Immanuel Gustafsson, och yngre lotsen vid Sottunga lotsplats,Karl Robert Nordström till Flora och samtliga föreslog att Flora skulle tas in på grunt vatten,xxxx men även nu avvisade befh förslaget. Man kom då överens om att ta in Flora till Sottunga ångbåtsbrygga och förtöja där. Fortsatt med sakta maskin. Lotsen Söderberg påstod ideligen att Flora skulle komma att sjunka och ville föra in henne på grunt vatten men befh ville fortsätta. Ungefär hlavvägs frågade befh hur långt det ännu var kvar till bryggan och ökade därefter xxxxxx farten. Efter en stund kom bästemannen till styrhytten och omtalade att vattnet börjat stiga över durken i motorrummet. Engblom bad honom underrätta befh som var ute på däck. Befh kom då in i styrhytten och sedan gick alla ut på däck där de såg att förskeppet höll på att sjunka. Kursen ändrades nu genast in mot land vid Härö udde. Engblom sprang genast till BB-livbåten och började hala in den för att få den långsides och Söderberg hjälpte till. Befh sprang in för att hämta skeppspappren.Utkommen igen kastade han ner en portfölj och en säck i livbåten.Alla ropade nu att "Hon sjunker!" och i samma ögonblick sjönk fartyget under dem och alla kom i vattnet i mörkret. BB dävertar hakade i livbåten som slog runt.Engblom klamrade sig fast vid något föremål som flöt intill honom och simmade sedan till riggen i vilken matros Nordahl från Flora klättrat upp. Efteråt kom en tredje man simmande dit och alla räddades sedan av lotsåldermannen Petterson som kommit till platsen i sin motorbåt.5 man och båda lotsarna togs upp men befh och bästemannen saknades .Efter att ha sökt i 20 minuter runt omkring gick motorbåten in till lotsplatsen.Engblom, vars klocka i fickan stannt 25 minuter före tre (02.35) följde med lotsen Söderberg till hans hem.

Äldre lotsen vid Sottunga lotsplats, Erik August Söderberg:

FLORA 5.9.42

Äldre lotsen vid Sottunga lotsplats,Erik August Söderberg:

Var lots ombord på ss Hans Rickmers av Hamburg och hade kommit ombord vid Berghamns lotsplats för att lotsa till Sottunga.Vind ssw& Beaufort,något disig luft. Senare mojnade vinden. Efter att ha kommit förbi Bogskär styrde fartyget längs Sälö-Husö enslinje.Genom att kommandobryggan var överbyggd med splitterskydd kunde inte Söderberg se Bogskärs fyr akterut, varför han fortsatte på Slö-Husö fyrlinje inväntande att Rödgrunds vita sektor skulle synas för att genast därefter ändra kursen mot Rödgrund.Söderberg var rädd för att annars komma innanför Falkarnas farliga nordremmare. Då Hans Rickmers närmade sig Husö och Söderberg väntade att Rödgrunds ledfyr skulle bli vit ,observerade han ett svagt vitt ljus 1-2 streck om STB och antog att det antagligen var akterljus eller ankarljus emedan han ej kunde se några sidolanternor. När ljuset kommit närmare såg Söderberg plötsligt en röd sidolanterna och förstod att det var ett mötande fartyg. Ljuset var då uppskattningsvis 400 meter föröver. Emedan Falkarnas Nordremmare voro i farlig närhet - Rödgrund var fortfarande grön - vågade inte Söderberg ta risken att ändra kursen åt STB utan gav BB-sigan och ändrade kursen BB ,varvid fartyget fick en hastig BB-sväng,eftersom det gick med 11 knop.Desss maskiner hann man inte stoppa.Kollisionen kl 00.35 följde omedelbart.Det mötande fartyget stötte med klyvarbommen mot Hans Rickmers STB-sida ungefär vid förmasten.Hans Rickmers stoppade genast och tog back för att inte ränna på land på Husö och emedan Söderberg ville ta reda på hur det gått med det andra fartyget.Efter att ha backat till Rödgrunds vita sektor följde Hans Rickmers sakta efter Flora till Sälsö lotsplats. Under tiden stoppades maskinerna ett par gånger för att inte komma förbi Flora. Vid Sälsöankrade så Hans Rickmers kl 01.På Hans Rickmers syntes inga skador. Kl 06 fortsatte Söderberg med Hans Rickmers till Degerby lotsplats.Söderberg anser att kollisionen orsakades av att Floravar för mycket nordvart i farleden och att han för sent fick se Floras röda sidolanterna.En Sottungalots skulle måhända ha vågat att med ett endast 13′ djupgående fartyg (Flora) hålla sig betydligtm närmare Husö för att lämna plats eller friare väg för det stora motkommande tyska fartyget.

Äldre lotsen vid Sottunga lostplats, Erik Wilhelm Söderberg

hade avlöst Engblom på Flora vid Sottunga lotsplats och förenade sig med allt vad Engblom yttrat sig om det inträffade däreter.Söderberg hade tidig[a] varit ombord på det andra tyska fartyget som mötte Flora,nämligen ss Sivas av Hamburg,vilket fartyg han lotaat från Berghamn till Sottunga,där han steg av och gick ombord på Flora. Ända från Bogskär såg han ett vitt ljus som han och befälet på Sivas ansåg vara en akterlanterna på ett fartyg som gick för om det andra fartyget,Hans Rickmers.Det såg ut som om det

FLORA 5.9.42

fartyg, som senare visade sig vara Flora, skulle gå litet STB om Hans Rickmers. Sedan de kommit till stället där farleden viker av mot Rödgrund, observerade Söderberg att vartdera fartyget stävade västvart och att de båda lågo söder om Sälsö-Husö fyrlinje så att Flora var närmare och Hans Rickmers längre borta och hade Flora västligare och tysken nordligare kurs. Söderberg inte observerat något som inträffat däremellan,men han hade vid två tillfällen hört Hans Rickmers avge 2 korta signaler i ångvisslan. När Söderberg trodde att vartdera fartyget var på västgående,antog han att fartyget som gick efter försökte passera om BB det fartyg som gick först. Söderberg fortsatte sedan med Sivas till Sottunga lotsplats,saktade ner farten och svängde in till Tjurgrundets vita sektor med full back i maskin Avståndet mellan Sivas och Hans Rickmers var då c:a 3 sjömil.Söderberg avlöstes senare av Degerbylotsen Gotthard Genius Zetterman.

Lotsåldermannen vid Sottunga lotsplats,ynre lotsen Gustaf Enok Petterson: höll ifrågavarande natt vakt i Sottunga lotsstuga och följde med sin motorbåt lotsen Zetterman ut till ss Sivas. Med Sivas hade från Berghamn även medföljt äldre lotsen Gustafsson,och Pettersom tog därför både honom och äldre lotsen Erik Wilhelm Söderberg i sin lotsbåt. Omedelbart därpå anlämde Flora till platsen och strax efter henne Hans Rickmers.Pettersson gick upp långsides Hans Rickmers och tog upp lotsarna Karl Nordström och Eliel Borg som medföljt Hans Rickmers från Berghamn. De berättade om kollisionen. Sedan gick Petterson upp långsides Flora och Erik Wilhelm Söderberg samt Petterson gick ombord.Då Flora kom belystes hennes för med strålkastare från Hans Rickmers och Petterson hade då kunnat se att Floras hela för var borta eller sönderkrossad.Sedan Petterson kommit ombord på Flora deltog han och de andra lotsarna i diskussionen om hela vidden av olyckan och han föreslog Floras befh att han skulle föra Flora iland eftersom hon snart skulle sjunka. Erik Wilhelm Söderberg stannat på Flora för att gå till ångbåtsbryggan vid Sottunga. De övriga lotsarna tog Petterson iland till lotsstugan. Sedan P.tagit blanketter för haverianmälningar samt oljerockar och petroleum till båten satte han i lotsbåten efter Flora med Sottunga brygga som mål. Då han hunnit nära Buskskär såg han inte några ljus men hörde rop och styrde då mot ropen och visade ljus.Här fick han upp alla.

Äldre lotsen vid Nyhamns lotsplats Eliel Konstantin Borg: Hade följt med Hans Rickmersfrån Berghamn för att komma hem. Han satt i mässen och hörde 2 gånger fartyget ge två korta BB-signaler.Strax därefter gick han ut på däck och såg då en motorseglare ligga längs sidan om STB och vartdera fartyget hade samma riktning.Borg inte observerat någon stöt och ej heller kollisionen.

Nyhamnslotsen Gustaf Immanuel Gustafsson berättat samma som E.W.Söderberg & Petterson.

FLORA 5.9.42

SJÖFÖRKLARING I STOCKHOLM Mån 14.9.42 kl 11.

Flora assurerad i AB Fylgia,Sthlm & Föreningen Hoppet,Brantevik.
Lasten antagligen destinerad till Pargas kalkbruk.
Sakkunniga:Anders Edgren & Paul Wikborg ställt 2 frågor:
1) Hur var förliga kollisionsskottet anordnat?
2) Undersöktes förpiken efter kollisionen?
Tjänsteman Gösta Parwén från Fylgia.

Matros Nordahl: Förtydligat sin rapport som följer:
Flora var en 3-mastad slättoppad skonare och förde vid olyckstillfället gaffelfock och storsegel såsom bomsegel samt som försegel:stagfock, förstäng och klyvare. Fartyget hade seglat för BB halsar med vinden akter om tvärs. Bomseglen hade varit inskotade för att inte skymma sikten. Lanternorna hade brunnit klart. N. hade redan före kollisionen sett ett mötande fartygs BB-lanterna.Just i kollisionsögonblicket hade han fått syn på detta fartygs STB-lanterna. -Flora hade inte varit försedd med vattentätt skott föröver,men ungefär 5 meter från förstäven var byggt ett kollisionsskott bestående av en plankvägg utan dörr. Plankorna var 1½″ tjocka och rätt upp stående,uppstöttade på akterkant av plankor som följde garneringen och dels låg utmed däcket. När farten ökades för att gå in till bryggan gav sannolik detta " skott" efter på grund av trycket.Utrymmet i förpiken hade inte besiktigats efter kollisionen ,ej heller plankväggen.Nordahl hade sett befh sistdå livbåten halats fram.Stävskadorna hade huvudsakligast legat ovanför vattenlinjen. Pejlingar gjordes upprepade gånger efter kollisionen och då märktes ingen ökning i läckaget.Nordahl hade inte lagt märke till att Flora sjunkit ner med förstäven efter kollisionen. Vid ingåendet till bryggan hade befh ökat farten till halv maskin och kommit upp i 3-4 knop. Vid fartökning plägade Flora alltid gå ned med fören.

Jungmännen Fransson & Olsson: vitsordat rapporten.Fransson sist sett bästemannen då denne hoppade från den kantrade livbåten.Bästeman var en skicklig simmare. Möjligen fick han ett slag av propellern varefter han dragits ner av suget då Flora sjönk.

KK memorial 28.11.42

Anger att kollisionen inträffade kl 00.45 finsk tid c:a 1 naut.mil SO Sottunga lotsplats. Orsak till olyckan: det tyska fartyget.

Ex officio
Bo Bergström

FLORA BÄRGAD NOVEMBER 1942

Floras vrak, som låg på 15 meter djup, lyftes av dykerifirman John Sörman

FLORA 5.9.42

efter 6 veckors styvt arbete med hjälp av spelpråmar sedan dykare först lämpat kumslasten av gipssten överbord. Efter prov. tätning och länspumpning,sedan ett förstärkt kollisionsskott byggts föröver, bogserades Flora den 23.11.42 från Sottunga till Mariehamn,där skottet ytterligare förstärktes. Därifrån bogserades hon vid lämpligt väder över till Öregrunds varv och togs på slip för att få förskeppet reparerat. Till huvudredare antogs 5.4.43 skeppare Frans Edvin Persson i Brantevik och i maj 43 var Flora klar att sättas i fraktfart igen. I nov 45 såldes hon för 170.000:- till AB Nordic Trade Co (Peter-Carl af Burén) i Stockholm.Köpekontraktet undertecknades den 7.11 och den 11.11.45 kolliderade Flora i 18 sek.meters ½ storm,mörker och grov sjö på N 55 55'- 0.15 10' med en norsk ångare och fick riggskador o.a blessyrer. I samband med reparationen,som kostade 13556:-, insattes en ny 250 hkr motor. Floras befh 1945-47 var sjökapten Sven Rytterborg,Malmö, som den 2.1.49 dödades i Santa Cruz i en olyckshändelse då han var 1e styrman på ss Erik Banck. Han hade nyss fyllt 40 år.- I febr 1947 blev Flora läck vid gång i is i Falsterbokanalen och såldes i maj 47 till Timmernabben. Se vidare Historiken.

Historik

3-mastad motorskonert på 307 brton byggd 1919 av J.Ph.Jörgensen i Thurö , Danmark av ek,bok & furu. L 38,5 B. 8,9 Huvudredare och befh kapten Olof Bernhard Olsson i Brantevik som följde Flora i djupet den 5.9.42 - Flora byggdes för Adolf Ejler Sörensen i Svendborg partrederi 1919 och såldes den 17.5.1929 till grosshandlare Kaj Niels Hvilsom,Köpenhamn som 4 veckor senare sålde Flora vidare till ett partrederi med 16 delägare i Brantevik,huvudredare kapten Johan Jönsson. Den 2.2.38 efterträddes Jönsson av kapten Olof Bernhard Olsson,Brantevik som förde Flora till sin död 5.9.42 (Kapten Jönsson dog den 12.3.38) Flora var 1942 Brantviksflottans största fartyg med sina 450 ton dw. En 103 hkr June-Munktellmotor (2-cyl) insattes i febr 1933 vid Karlshamns varv.Efter en grundstötning i april 36 i Husaröleden på resa till Gotland för kalkstenslastning blev fartyget förhytt.- Tors 6.6.40 på resa Fårösund-Obbola-Umeå med last av kalksten rände Flora kl 18 med hög fart i soldis och grov sjö på grund på Storgrundets SO-spets c:a 4'O. Storjungfrun utanför Söderhamn.Ingen utkik fanns utsatt och V:a Bankens fyrskepp hade inte inpelats. De 7 ombv tog sig in till Lilljungfruns fyrplats. Tack vare gynnsamt väder de följande dagarna kunde Flora efter dumpning av last den 10.6 dras flott av ett antal fiskebåtar och lotsbåten och inbogserades till Stugsund 11.6 ,kraftigt läck, men flytande för egna pumpar. Kölen.kriet och botten föröver illa åtgångna.I dec 40 dömdes kapten Olsson av Hudiksvalls rådhusrätt till 25 dagsböter a 2 kr för vårdslös navigering. - Om Floras bärgning efter kollisionen 5.9.42 se sid 7-8.-

FLORA 5.9.42

Ny 250 hkr motor dec 1945. Den 14.5.47 såldes Flora till AB Nordic Trade Co (Peter-Carl af Burén) i Stockholm. Priset uppges till 170.000:- xxxx xxxxxxxxxx. - Den 11.7.48 totalförliste Flora på resa Swinemünde-Kalmar med last av 235 ton kol då hon i Hård SW kuling med grov sjö kommit 10′ från Greifswalder fyr. Vid en sättning kändes en stöt i fartyget och omedelbart därpå började vatten forsa in föröver.Trots pumpning med motorpump och 2 handpumpar steg vattnet. Livbåten svängdes ut,nödflagg hissades och nödraketer sköts upp. ss Fagerbro av Oslo observerade haveristen och kom upp i närheten.Då vattnet stigit över svänghjulet stoppade motorn och därmed pumpen och med förskeppet djupt nersjunket lade sig den tungt lastade skonerten tvärs vind och sjö. De 7 ombv gick i livbåten och nådde roende Fagerbro där 4 man togs upp medan befh, 2 man och 2 norrmän rodde tillbaka till Flora som låg i marvatten för att se om hon kunde räddas. Just då de kommit långsides krängde Flora över åt STB och sjönk hastigt med stäven före på x 14 meters vatten 2/3 naut.mil WNW en vrakprick,belägen på N 54 9,5′- O. 14 7,8′. Hon rätade upp sig då förskeppet tog botten och sjönk så även med akterskeppet.Av riggen syntes 1/3-del över ytan omfluten av olja och vrakgods. Fagerbro fortsatte sin resa och landsatte de 7 skeppsbrutna på Trelleborgs redd.De hade förlorat alla ägodelar. En matros omtalade att Flora varit i ett bedrövligt skick och att var och an av frivakten fått stå i 2-timmarspass vid handpumparna.Upprepade tätningar hade gjorts men skrover var i allafall otätt och skonerten i alla xxxxxx avseenden en flytande xxxxxxxx likkista. Då Flora förliste var hon hemma i Timmernabben, inköpt dit den 19.5.47 för 220.000:- från Nordic Trade i Stockholm av ett partrederi med 3 delägare och som huvudredare folkskoleläare Karl Hilding Jonsson,Timmernabbem.

Hans Rickmers

Det fartyg som rände Flora i sank 5.9.40,Hans Rickmers av Hamburg, var ett camouflagemålat trupptransportfartyg med kraftig lv-bestyckning, normalt redat av Rickmers rederier men nu i tjänst för Kriegsmarine. Hon mätte 5226 brton byggd 1919 vid John Readhead & Sons i South Shields (Ex Trelyon-38) L 122 B. 15 och sänktes av en rysk ubåt 30.11.42 vid Petsamo.

GG 82 NEPTUN 5.9.42

SÄNKT AV MINEXPLOSION 50 METER FÖRÖVER UNDER SNURREVADSFISKE SW HIRTSHALS

Rapport.

Minsprängts c:a kl 08.45 lör 5.9.42 på ungefär lat.N.57 36′- long.O.8 55′ och sjunkit . Skrovet söndertryckts föröver. 3 man skadad av stötar vid explosionen. Jämn sydlig bris, ringa sjö,klart, god sikt.

Crew list

Skeppare Albert Harald Wennerberg, Öckerö, 17.12.06
Bästeman Charles Alexius Wennerberg, Öckerö, 2.3.10 - Huvudredare.
Fiskare Harry Wennerberg, Öckerö, 2.12.17
Fiskare Augsut Johansson, Öckerö, 5.7.87 (Stark svullnad av slag i pannan)
Fiskare Wilhelm Olsson, Öckerö, 14.4.09 (Slagit vänster knä och lår)
Kocken Sture Karlsson .Öckerö, 7.10.22 (stukat ena handen)

Rapport

Neptun avgick c:a kl 10 tors 3.9 från Öckerö till fiskeplats W Hirtshals. Djupg F. & A. c:a 3 meter. 6 ombv. Hade vid avgången 92 lådor is och 70 tomlådor i rummet samt c:a 30 tomlådor på fördäck till 1,3 meters höjd. Fortsatte med kompasskurs WNW från Oset i c:a 2 timmar med c:a 6 knops fart varefter styrdes W och W½N under ungefär 2½ timme och därefter WSW i c:a 3 timmar och beräknade vi då att ve bfunno oss c:a 2′N.Hirtshals.Den västliga vinden drog sig så småningom något söderöver, Från Hirtshals styrdes WtS i 5 timmar 45 minuter.Härunder hade vi frisk sydlig vind och motström. Omkring 02.30 fre 4.9 ankrade Neptun upp på den avsedda fiskeplatsen där ett flertal båtar låg för ankar. Vattendjupet på ankarplatsen var 31 famnar Sedan vi under fredagen fiskat på denna plats och därvid fått 65 lådor fisk flyttade vi oss vid 17-tiden c:a 2′distansminuter mera västvart. Sedan vi där ankrat upp på 30 famnars djup gjorde vi ett drag,men vid hemtagningen fastnade ena snurrevadståget ,varför vi tog upp vaden på vanligt sätt genom att följa med båten efter ena snurretåget sedan det andra fastgjorts vid ankarbojen. Vid första draget lördag morgon 5.9 fastnade åter det ena tåget och sprang av under hemtagningen av vaden varför vi gick upp efter det andra tåget för att få hem vaden. När vi härunder kommit c:a 50 meter från vaden kl 08.45 inträffade en minexplosion därvid Neptun våldsamt skakades och översköljdes av stora vattenmassor. 2 man på fördäck slungades överbord 5-6 meter akter om båten ~~xxxxx~~ , men lyckades jag, som stod i styrhytten, backa Neptun upp i närheten av dem varefterde halades ombord med hjälp av en utkastad lina. Genast därefter konstaterat att fartyget höll på att vattenfyllas mycket hastigt genom ett väldigt hål i bogen som var omöjligt att täta. Allting ombord hade vid explosionen kastats hulter om buller och vi fick bara med oss kläderna på kroppen sedan vi lyckats sjösätta lillbåten,som egendomligt nog endast var obetydligt skadad ,och

GG 82 NEPTUN 5.9.42

lämnat fartyget i den. Vi upptogs efter 30 minuter av Ethel av Hönö som fiskade 1½′ från Neptun. Strax därefter roddes jag och Harry Wennerberg upp till Neptun och bordade henne för att bärga vad som medhanns. Vi kastade därefter tamparna tillett par snurrevadståg över till Ethel,som genom att hala in tågen lyckades bärga c:a 4 st snurrevadståg.Då vattnet nu gick upp på benen på oss där vi vadade på Neptuns däck måste vi hoppa över i lillbåten och ro över till Ethel. Strax därefter sjönk Neptun med aktern före, en knapp halvtimme efter explosionen. ((Ethel hade själv tvingats kapa sin ankarkätting sedan en mina fastnat i den,varför ankarstället värt c:a 1000 kr gick förlorat)) Ethel avbröt sitt fiske och återvände med de skeppsbrutna till Öckerö. Vid olyckstillfället fiskade åtminstone två båtar något västligare än Neptun.

Sjökort: Engelska Nordsjökortet med inritade djupkurvor villet allmänt användes av fiskare.

Göteborg 7.9.42

Harald Wennerberg

Sjöförklaring i Göteborg fre 10.9.42 kl 14

Sakkunniga: Hamnkapten Sven Lundmark & kapten Per Wästgerd.

1) När och var gjordes sista ortsbestämningen för olyckan?Detta med hänsyn till det närbelägna minfältet västvart om den angivna positionen.

Advokat Love Mannheimer för SKN.

Advokat Erhard Westman biträtt skeppare Wennerberg.

Skeppare Wennerberg: Innehavare av 2a klassens skepparbrev. Fiskat sedan barndben.Fört Neptun i 5 år. Han hade vid 22-tiden den 3.9 p.g av kännedom om den tillryggalagda gångtiden beräknat att fartyget befunnit sig 2′N Hirtshals .På grund av mörkret hade det icke upplysta fyrtornet Hirtshals inte vid något tillfälle kunnat iakttagas. Under resan hade inga ortsbestämningar gjorts förrän Skagens fyrtorniakttagits. Då Neptun omkring kl 02.30 den 4.9 anlände till fiskeplatsen hadeett flertal båtar redan befunnit sig där. Lodat djupet före ankringen. Vid en fiskeplats man sedan begivit sig till hade lodningen emellertid företagits först sedan ankaret fällts.

Charles Wennerberg: 19 år till sjöss. Broder till skepparen. Delägare. Stod vid explosionen strax akter om styrhytten. Vitsordat rapporten.

August Johansson: Fiskat sedan barndomen. Stod vid explosiinen vid winschen midskepps och kastades mot STB brädgång där han hakat sig fast medan vattnet rann undan. Vattenmassorna som sköljde över Neptun drog med sig Olsson och Karlsson överbord och förde dem ut i vattnet c:a 15 meter från fartyget.De hade stått i närheten av den plats där Johanson stått vid winschen. Johansson fått ett sår i pannan och hade fortfarande huvudvärk.

GG 82 NEPTUN 5.9.42

Wilhelm Olsson: Stått vid winschen midskepps. Hört explosionen men sedan inte haft en aning om vad som hänt förrän han kommit upp till vattenytan 15-20 meter från Neptun. Karlsson låg då i vattnet c:a 10 meter från honom. Olsson fått kontusioner i vänster knä och på låret menvar nu fullt återställd.

Sture Karlsson: Stått vid winschen liksom Olsson och Johansson. Hört knallen vid explosionen men sedan inte haft någon uppfattning om vad som inträffat förrän han kommit upp till ytan strax efter Olsson. Skadat ena handen mennu återställd.

KK memorial 31.10.42

Fartygets redskap har av allt att döma kommit i kontakt med någon förankrad strömina vilket förorsakade explosionen. Ex officio

Bo Bergström

Dom hade inget val (1985)

Skeppare Harald Wennerberg berättar

Det var andra dagen av den här resan. Vi hade märkt att det var fast på ena trossen och fann det bäst att djupa upp för säkerhets skull. Wilhelm Olsson stod och kände på trossen för att kunna rapportera om den skulle stäva upp på ett onormalt sätt. Trots att det var ganska slakt i tåget small det ändå alldelse inpå oss.Vid explosionen reste sig en svart vattenpelare högt i himlens sky vid sidan av oss. Då den föll ner fick vi in vattenmassorna över båten. Jag försökte genastta mig ut ur styrhytten men dörren gick inte att öppna därför att vattnet forsade mot den. Då trycket äntligen släppte ochjag kom ut på däck stod vattnet över brädgången. 2 man hade kastats överbord och en tredje lyckades med nöd och näppe klamra sig fast. Vi slängde ut tampar till de 2 och fick ombord dem De var kolsvarta i ansiktet avsotet från explosionen. Jag sprang ner i skansen för attfå tag i min plånbok som låg i kojen. Jag fick vada till knäna i vatten och förstod att bogen var sönderspängd. Då jag kom upp på däckigen höll de andra på att sätta lillbåten i sjön, en bohuseka, i vanliga fall surrad på fördäckets BB-sida.Nu hade den slitit sig och stod om XX STB. Den var inte skadad och gick lätt att sätta ut och alla kunde gå i den.På Ethel av Öckerö hade de sett explosionen och kom mot oss med full fart. Dom tog snabbt upp oss, mendet kändes fruktansvärt att se Neptun gå ner.Vi hade ju seglet uppe och det var det sista vi såg då hon försvann i djupet.

SKNEIII 242 Förteckning över förlorade kläder oa

Förlorade redskap

21 st snurretåg 2845:-, 2 snurrevadar 700:-, 10 kg nät 150:-,8 paket

GG 82 NEPTUN 5.9.42

Forts förlorade redskap:

8 paket garn 28:-, 25 glaskulor 7:50, 30 kg begagnat nät 240:-, 90 meter wire 175:-, amkarställ med boj 1200:-, ankare 200:-, 2 gräsändar 25:-, lasttalja 40:-, 2 st blockar 50:- = 5760:50

Förlorade motordelar: 1 tändkula 225:-, 1 excenterstropp 75:-, 1 luft-pump 230:-, 8 ventiler 110:-, 1 såg & 1 yxa 18:- = 658.- =658

Befh Harald Wennerberg, förlorade kläder:

Vardagsrock 28:-, madrass & kuddvar 35:-, taäcke & filt 45:-, 1 ställ blå-kläder 20:-, en söndags- och en vardagsskjorta 12:-, 1 kudde 6:-.1 par stövlar 20:-, 1 par vantar & 2 par ylleskjortor 22:-, sticktröja 25:-. plånbok med 55 kronor 80:-, 1 par läderstövlar 45:-, 2 par skor 55:- oljetröja 15:-, träskor 5:-, 2 handdukar 8:-, sydväst 3:50, matbestick 6:- , keps 6:- = 408:50

Båstman förlorat för 346:50
Harry Wennerberg förlorat för 438:-
Kocken Sture Karlsson för 311:50.
Wilhelm Olsson för 306:-
August Johanson för 304:- Totalt effekter = 2114:50

Assurans

SKN betalat 2.11.42 för effekter 1500:-
SKN -"- -"- för totalförlust 15000:-

Historik Eget

Motorfiskebåt, jaktriggad, på 37 brton byggd 1917 i Viken av ek & furu. L 15,7 B.6,1 Tillhörig Charles Alexius Wennerberg på Öckerö som 1938 köpt Neptun från K.A.Johannson,Öckerö och då bytte utden 21 år gamla motorn mot en på 65 hkr. Vid förlisningen hade Neptun justfått en ny 75 hkr Bolindermotor,men försäkringen hade inte hunnit höjas. - Till Öckerökom Neptun 1932 då Johannson köpte henne från Gustab Larsson på Hönö som 1928 köpt Neptun frå första ägaren Axel Berndtsson på Åstol.

GG 597 STELLA 5.9.42

TRE FISKEBÅTAR UTSATTA FÖR MINSPRÄNGNINGAR NW HIRTSHALS DEN 1- 12.9.1942

HEMLIG-polisrapport,Göteborg 17.9.42, på begäran till-ställd baron K.G.Kagerfeldt, Kungl. UD, Sthlm.

HEMLIG D.Nr 1737 STJ
1942

HEMLIG

P.M

Angående fiskebåten GG 597 Stella av Öckerö samt GG 392 Niord pch GG 134 Valenci av Hönö,vilka under fiskefärder i Skagerack råkat komma in i ett minfält.

Stellas ägare & skeppare, Karl Gustav Karlsson,Norrgården,Öckerö,uppgivit:

lör..
Lre morgon 5.9.42 ankom Karlsson med fartygetoch 5 mans besättning till en plats c:a 12 sjömil N.Hirtshals. Omedelbart efter ankomsten till platsen kastade man ut snurrevaden. Redan vid första kastet fastnade redskapen i något föremål på havsbottnen och förhindrade vidare utläggning av vaden. Eftersom man befann sig minst 30 sjömil öster om den av tyskarna angivna gränslinjen innanför de tysja minfälten och alltså inte hade någon tanke på att redskapen fastnat i minor,gick man ut med fiskebåten för att söka lös-göra redskapen. Då man var ifärd härmed exploderade plötsligt en mina c:a 25 meter från fartyget som sparng läck och fick rodret skadat varjämte en del av redskapen gick förlorade. Ingen avde ombordvarande skadats. Karlsson är övertygad om att det var en förankrad mina man råkat ut för och att ett mimfält alltså funnits på platsen. Omedelbart efter explosionen gick Stella in till Hirtshals där skadorna reparerades. Tisdag 8.9 på kvällen löpte Stella åter ut från Hirtshals och gick 7' rakt norrut,varefter kursen lades om till västlig. Sistnämnda kurs hölls i 2 minuter varefter man ankrade för natten. Påföljande morgon ons 9.9 gjordes ett kast med vaden. Härunder blev det bottennapp och då man sökte få loss vaden exploderade i tät följd två minorsom fastnat i vaden. Explosionerna inträffade dock på avsevärt avstånd från fartyget som nu inte skadades. Då man inte ville utsätta sig för den riskdet skulle innebära att försöka bärga redskapen,lämnades vaden och tåg-virket åt sitt öde. Minorna man kommit i kontakt med voro förankrade och tillhörde alltså ett för de svenska fiskarna tidigare okänt minfält.Karl-son kommit till den bestämda uppfattningen att nya minfält på senaste tiden utlagts utanför Hirtshals,utan att dessa åtgärder på något sätt offentlig-gjorts. Danska fiskare i Hirtshals berättade att tyska ångtrålare i dessa farvatten skulle ha råkat ut för minexplosioner,vilket tyder på att minfälte voro okända jämväl för tyska fiskare. Detta förhållande skulle tyda på att minorna icke utlagts av tyskarna.

GG 392 Niords befh Karl Alfred Andersson,Hönö, har uppgivit:

Lör 12.9.42 på förmiddagen låg Niord med 6 mans besättning på fiske c:a

GG 597 STELLA 5.9.42

35′W½N Hirtshals.Tidigare u. veckan hade man fiskat såväl öster som väster om denna position utan minkänning. Vid första kastet med snurrevaden den 12.8 fastnade 4 förankrade minor i vaden och alla 4 exploderade under besättningens försök att lösgöra redskapen. Explosionerna skedde på så långt avstånd från Niord att inga skador uppstod. Däremot förlorades vaden med tågvirke, värderad till c:a 4600 kronor. Andersson vore av den bestämda uppfattningen att minorna blivit utlagda någon gång under de sista 2 veckorna,etersom han fiskat på samma plats för 2 veckor sedan utan att något inträffat.

Skepparen på GG 134 Valenci av Hönö,Oscar Leonardsson, uppgivit:
Tis 1.9.42 låg Valenci 35′W Hirtshals. Då man vid 12-tiden lade ut vaden för dagens tredje drag fastnade vaden i något ochunder försök att frigöra den exploderade en mina 30 meter från fartyget. Endast en obetydlig skada på bottenventilen uppstod. Trots risken för ytterligare minexplosioner bärgade besättningen vaden. L Leonardsson vill framhålla att man vid explosionen befunnit sig i omedelbar närhet av den av tyskarna angivna gränslinjen 10′Öster om minfältet. ((Om Valenci se 1.9.42))

Göteborg 16.9.42
Arvid Jörnvik
Kriminalöverkonstapel

((Någon uppföljning av denna rapport finns inte i mappen ,endast urklipp från Statens Livsmedelskommission som belyser fiskbristen i den svenska handeln i sept-okt 1942 samt sjöförklaringen om Neptuns minsprängning den 5.9.42 och ångtrålaren Wiros minspränning med man och allt den 3.9))

((Ingen uppföljning på KK eller SKN))

Data

Motorfiskebåt på 40 brton byggd 1917 i Lyse av ek/furu. L 15,5 B. 6
Tillhörig skeppare Karl Gustav Karlsson på Öckerö. Stella tillhörde 1945 C.L.Hanssons Stuveri AB på Öckerö.

HEMLIG

TYNNINGÖ 7.9.42

BRÄCKT MIDSKEPPS AV MAGNETMINEEXPLOSION I TYSK KONVOJ

Rapport

Avgick Luleå fre 28.8.42 dest. till Holtenau för order (Rotterdam).Rumslast av 7443,4 ton järnmalm. Djupg. F. 24'4"- A. 24'7" 32 ombv. Minsprängd mån 7.9. kl 21.50 på N. 53 38'- O. 6 3' WNW vind,mörker,mulen luft.Befh & 2e styrman på bryggan. Utkik på backen. 2 man skadade. Vakthavande i maskin var chiefen. Erhållit BO, signalmatros,spärrballong & 3 man ballongbetjäning 7.9.

Skeppsdagboken

Fre28.8 lastat från midnatt till kl 09 då hela lasten inne. Luckorna skalkade med dubbla presenningar och väl surrade. Avgått 09.30 assisterad av en bogserbåt, båtmän samt lots.

Lör 29.8. 21.30 ankrat i Öregrundsgrepen, stb + 45 famnar. Avmönstrat befh T.Alveskog och påmönstrat befh E.Lindell.

Sön 30.8 Lättat ankar 07.30 och fortsatt. Nödsändare och alarmapparat i fullgott skick.

Fre 4.9 kl 00.10 ankrat utanför Holtenau Sluss. Lättat ankar kl 04 och gått in i slussen. Förtöjt i slussen 04040 BB sida till kajen.Fått order gå till Rotterdam.

Mån 7.9 kl 07 lättat ankar och fortsatt. Konvojofficer kommit ombord 07.35 Radiostationen förseglats. Lämnat lotsen 09.50. Kl 11.37 satt logg=0 fortsatt i konvoj. Kl 21.50 inträffade explosion och vatten strömmade in i förskeppet. Blåst livbåtssignal i ångvisslan. På grund av den stora förödelse som åstadkoms fick besättningen gå i livbåtarna. En del sattes ombord i tillskyndande förpostbåtar. Befälet och några man stannat kvar ombord för attundersöka skadorna. Fartyget verkade brutet midskepps och vatten forsade in i rum I och 3. Bordläggning och däcksplåtar illa åtgångna kring lucka 3. Vid lodning befanns bottendjupet vara 20 famnar. Förskeppet sjunkit mer och mer. Då försök skulle göras att köra fartyget in till grunt vatten var propellern ovanför ytan. Från en förpostbåt manades en bogserwire över men bogseringen blev resultatlös och en bärgningsångare tillkallades per radio från förpostbåten.Fartyget började brytas ner alltmer och till slut beslöts att lämna. Kl.01.05 tis 8.9 gav kapten order att gå från bord varvid fartyget lämnades och kl 01.10 sjönk Tynningö.

Stockholm 15.9.42

Edwin Lindell
Befh

Maskindagboken

Måndagen den 7 September 1942
Å.P.D 6.30- 7.45 f.m.

Lyse 12 MN

Forts.

TYNNINGÖ 7.9.42

Maskindagbok

7.9.42 Lyse 12 MN Å.P.D. 6.30– 7.45 f.m.
Skiftat filterna
Värmt maskin
St.by kl 6.58 f.m. FF 7.05 div.manövrar
FF 7.35 f.m
sf 9.22 f.m. Var. fart i konvoj, i huvudsak 3/4 fart
½pyts soda i BB panna
Ungefär kl 9.45 e.m. minsprängdes fartyget.

Sjöförklaring i Stockholm 21.9.42 kl 12.30

(H)

Lasten assurerad i Wm.Günther GmbH, Hamburg.

Sakkunniga Ernst Perno obh Otte Dalhquist inga frågor.

Befh: Vid explosionen erhöll 2 man så svåra skador att de inlagts på sjukhus,nämligen smörjaren Oscar Jansson och matros Magnusson.Förmodligen erhållit inre skador. Befh kände ej bärmare till skadornas art. Tynningö gick med släckta lanternor och hade kommit i jämnhöjd med Borkum vid explosionen som antagligen var en magnetmina.

Lättmatros Sewstrand: Till rors. Minsprängning.

Jungman Isaksson: mJust lämnat rodret till Sewstrand och befann sig på akterdäck vid explosionen.

KK memorial 29.7.43 Ej för publicering
Nr 93 H/ 3245/-42

Orsak: Krigsförlisning genom minexplosion under gång i tysk konvoj

Ex officio
B.Lindhé

(Präglat av samma krigsleda som sjöförklaringen)

Generalkonsulatet,Hamburg, till UD14.9.42

I anslutning till telefonsamtal och telegram får jag härmed vördsamt meddela att vicekonsulatat i Emden dem 9.9.inberättat att ångfartyget Tynningö -reg nr 5653- natten till den 8de innevarande månad minsprängts och sjunkit utanför Tyska Nordsjökusten. Hela besättningen, 32 man, hade räddats och ibförts till Borkum där de omhändertagits av de tyska myndigheterna. Dessa hade även sörjt för att de av besättn.männen,vilkas beklädnad ej varit tillräcklig, hade fått denna nödtorftigt kompletterade. Ingen av de skeppsbrutna hade erhållit några svårare skador. Följande dag anlände besättningen under ledning av kapten Lindell till Emden,varifrånresan omedelbart fortsattes till Hamburg. Sedan utreseformaliteterna här ordnats och besättningen försetts med förpassning tillHälsingborg över Warnemünde-Gjedser-Köpenhman-Helsingör, ägde avresan från Hamburg rum lördag 12.9. Då övernattning i Köpenhamn eller Helsingör syntes oundviklig, underrättades beskickningnen

TYNNINGÖ 7.9.42

i Köpenhamn telegrafiskt om avresan och ombads att ordna mottagande och inkvartering. Generalkonsulatets utgifter komma att anmälas till ersättande så snart fullständig a verifikationer erhållits.

Axel Stridbeck

(Diariefört UD R.19 D/409 & koppa sänts 22.9 av Setterwall till KK)

Crew list (Kompl. SKN, eget)

Befh Ingvar Edvin Lindell,Verkstadsgatan 5,Sthlm, 14.8.06 (29.842)
Ie styrman Charles Fridolf Bertil Hättander, Gtbg, 20.4.05 (16.4.42)
2e styrman Kurt Wilhelm Nilsson,Rönninge, 5.3.03
3e styrman Björn Rutger Aurell, Sundbyberg, 29.9.14
Chief Johan Alfred Karlsson, Söderhamn, 28,6.93
Ie maskinist Karl Anton Olsson, Ö.Vallgatan 53b, Lund, 9.3.01
2e maskinist Oscar Emanuel Viström, Sätra,Gävle, 24.9.02
Stuert Johan Helmer Karlsson, Norrskedika, Östhammar, 4.10.03
Kock Nils Hjalmar Gällman, Sthlm, 29.5.96
Kökselev Karl Alexander Ahvander, Sölvesborg, 14.7.21
Mässuppassare Bertil Lennart Hult, Malmö, 22.2.25
Timmerman Lars Nyman, Sthlm, 26.9.10
Matros Victor Andersson, Malmö,7.5.98
Matros Uno Erik Emanuel Magnusson, Malmö, 26.10.98
Matros Johan Melker Mattson, Väby:Kullåkra, 6.11 15
Matros Alfred Bernhard Walter, Sv.Sjöfolksförbundet,Malmö, 6.3.02
Lättmatros Karl Jakob Mauritz Envall, Kalix, Bredvik, 25.7.17
Lättmatros Gustav Victor Säwstrand, Vallingatan 17, Sthlm, 2.7.19
Jungman Erik Ragnar Isaksson, Umeå, 17.4.23
Jungman Bo Gustav Martin Karlsson, Slite, 30.10.93
Smörjare Martin Tyko Emil Eriksson, Ölandsgatan 31, Sthlm, 14.10.08
Smörjare Oskar Gideon Jansson, Karlstad, 4.4.07
Smörjare Henry Gustav Sundstrand, Umeå, 6.8.10
Eldare Gustav Martin Holmkvist, Malmö, 24.3.88
Eldare Karl Herman Jönsson, Eslöv, 2.7.90
Eldare Karl Axel Karlsson, Lyrestad, 1.11.10
Eldare Erik Anton Larsson, Överås,Hudiksvall, 27.6.04
Eldare Emil Persson, Gtbg, 16.2.92
Nils Sture Walter, Framnäs 7,Huvudsta C, Sthlm, 19.9.11
Lämpare Nils Gunnar Hansson,Kungshälla, 8.12 14
Lämpare Arvid Rudolfsson, Sthlm, 22.5.18
Lämpare Erik Torsten Sunberg, Skellefteå, 26.7.23

Samtliga påmönstrat april-aug 42.

Ordinarie befh sedan 1938, T.Alveskog, inkallats och ersatts av Lindell 29.8.42

TYNNINGÖ 7.9.42

Telegram UD från Hamburg 9.9.42

12 vicekonsulatet Emden meddelar ss Tynningö minsprängd matten till 8de ds utanför tyska nordsjökusten. hela besättningen 32 man uppgives räddade infoerd Borkum vaentas anlaenda Emden 9. = Stridbeck

Brev till UD från generalkonsulatet,Hamburg 14.9.42

...Besättningen i Borkum omhädertagits av de tyska myndigheternaetc(se sid 2)

SKN EIII 241

Drivande livbåt bärgad

Frachtkontor Junge & Co, Hamburg skrev 26.9.42 till Rexbolaget i Sthlm att strandfogden i Borkum meddelat att " ein Rettungsboot dieses Dampfers von einem Fahrzeug der Kriegsmarine seetriftig geborgen ist.Das Boot wird ihnen zur verfügung gestellt. Wir möchten ihnen daher empfhelen das Boot behörderlichseits meistbietend versteigern zu lassen."
SKN aviserat REX att sälja båten snarast. Sedan rannsaken tydligen ut i sanden...

Assurans

SKN 26.10.42 utbetalat 1.560.000:- till Rexbolaget plus en revers på 340.000:- som löstes 7.5.45

Effekter

Trista fattiga listor.
Rederiet skrev till SKN 5.10.42 att matros M.Magnusson ännu icke gjort anspråk på ngn effektersättning "men torde detta bero på att han inte varit i tillfälle att uppgöra en korrekt lista över vad han förlorat. Magnusson skadades nämligen vid förlisningen och har efter hemkomsten vårdats på sjukhus." I ett PS tillfogas att " sedan ovanstående skrivits hava vi erhottagit även Magnussons förteckning."
SKN 8.10.42 ersatt REx-bolaget med 18939:21 för effekter.(Ej godkänt klocka som intrument för 3e styrman Aurell)

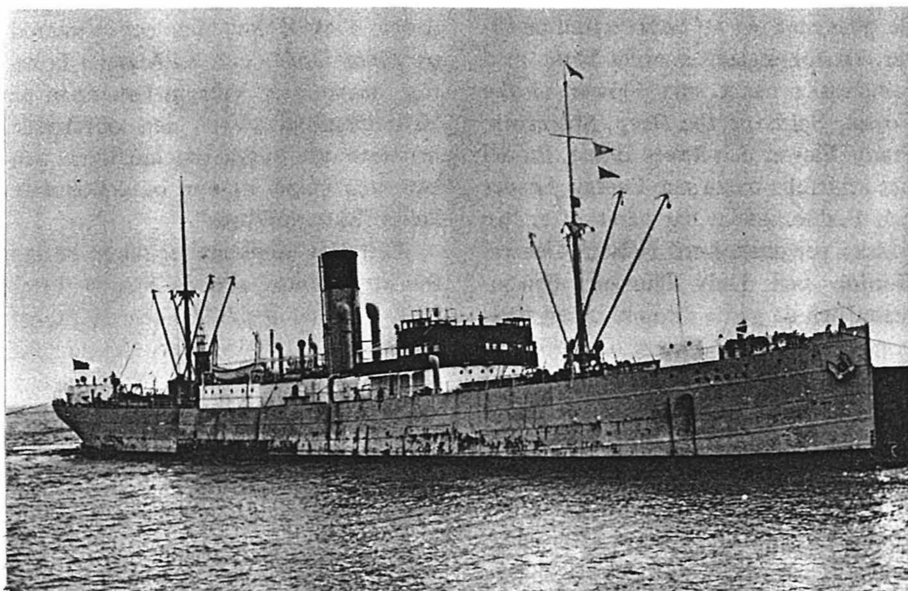
Egna noteringar

HISTORIK

Lastångare på 4315 brton byggd 1914 vid J.L.Thompsson & Sons ltd,Sunderland av stål. (Ex Sydic) L. 117,3 B. 16,3 Tillhörig red AB Rex (K.M.Källström) i Stockholm. Inköpt maj 38 från Transatlantic i Göteborg som Sydic.Bytte namt till Tynningö i Rotterdam sedan hon anlänt dit från Montreal 31.5.38. Sydic och Nordic var de sista fartyg som skeppsredare W.R.Lundgren beställde före sin död för Transatlantics Australienlinje. 7700dw. 1800 ihkr. Rex-bolaget inköpte 1938 även Nordic som fick nmamnet Rådmansö och gick till nedskrotning i Ystad 1958. - Den 25.6.42 på resa Luleå-Rotterdam med malmlast

TYNNINGÖ 7.9.42

befh Alveskog, rände Tynningö på grund vid Norra Kränkans fyrp.g. av magnetiska kompasstörningar och fastnade med 10 slagsida svårt läck i rumI Först sedan halva lasten läktrats kunde Helios och Poseidon efter 6 dygn 9 timmar dra Tynningö flott och föra in henne till Oxelösund.Bottenreparationen blev dyrbar. Då hon minsprängdes var hon på sin första resa efter reparationen. -Tynningö kom i april 40 utanför spärren,men kom den 4.3.41 som vårt fjärde lejdfartyg till Göteborg med värdefull last av livsmedel fr Galveston,Texas och 11 ton gåvopaket. Vårt första lejdfartyg var Sveadrott, nr 2 Gullmaren och nr 3 Glimmaren.



PEIPING 9.9.42

16 DYGNS SEGLATS I 2 LIVBÅTAR EFTER TORPEDERING . PEIPING SJÖNK FÖRST EFTER EN ANDRA TORPED VID LUCKA 5.

Rapport

Avgick lör 22.8.42 kl 12.25 från Buenos Aires dest. till NY. Rumslast av 9688 ton hudar, ull,talg,färgämnen och styckegods. Ingen däckslast. Djupg. F. 27'10,5'' - A. 28'1'' 34 Ombv.
Sänkt av 2 torpeder stb ons 9.9.42 kl 10.05 f.m. på N.23 50'- W.50 10'
Vind NO, moderat sjö, klar sikt. 3e styrmans vakt. 3 man dödade.4 skadade
Skepps -& maskindagböcker förlorade.

Redogörelse

Ons 9.9. kl 10.05 skakades fartyget av en häftig explosion ,en väldig vatten pelare kastades upp på stb sida, stora rökmoln trängde upp ur maskinluftrörer maskin stoppade och Peiping fick svår STB slagsida men rätde efter några minuter åter upp sig. Vakth. Ie maskinisten senare omtalat att torpeden träffade på förkant av maskinrummet STB och att maskinrummet omedelbart vattenfylldes. Jag (befh) befann mig vid explosionen vid 3ans däck. Efter att ha varit uppe i min hytt och hämtat väskan med fartygets papper skyndade jag till STB båt,men såg att dess akterkvarskrossad och beordrade därför alla, inklusive dem som börjat fira båten, över till BB båt, som snabbt sjösattes med större delen av besättningen. De övriga sjösatte BB arbetsbåt och lämnade fartyget i den. Sedan båtarna rott ett stycke bort från fartyget,roddes de intill varandra och vid upprop konstaterades att 3 motormän saknades och att Ie maskinisten, två motormän och lättmatros Svensson var mer eller mindre skadade. Motorman Bengtsson bla. brutit 3 revben och motorman Augustsson skadat båda knäskålarna. Chiefen omtalat att han hjälpt Bengtsson ut ur maskinrummet och att han därvid ej kunnat upptäcka någon av de saknade motormännen som varit i maskin. De måste ha dödats omedelbart av explosionen och av de instörtande vattenmassorna. Då det efter 15 minuter visade sig att Peiping flöt på maskinskotten rodde en del av befäl och manskap i arbetsbåten frivilligt tillbaka till fartyget för att söka efter de saknade och rädda något av sina tillhörigheter. De hade bara varit ombord i 2 minuter då en andra torped exploderade mellan lucka 4 och 5 STB och på c:a 2 minuter sjönk Peiping med aktern före. De som var ombord hoppade överbord och tog upp i arbetsbåten. Omedelbart därpå dök ubåten upp till ytan och styrd rakt mot livbåtarna. Ubåtens befh beordrade oss långsides och uppmanade mig och chiefen att komma ombord med skeppspappren. Då vi kommit ombord i ubåten meddelades vi av ubåtschefen att vi var hans fångar. En stund senare gick han igenom mina papper och behöll sjömansrullan och de svenska och engelska mätbreven. De övriga pappren fick jag tillbaka, och han meddelade mig att att jag och chiefen fick återvända till livbåtarna. Han tillfrågade mig även

PEIPING 9.9.42

var fartyget kom ifrån, vart det var destinerat och vad lasten bestod av, vilka frågor jag besvarade. Ubåten gick sedan i u-läge. Vi rodde till en av flottarna som flöt oskadad bland vrakgodset och överförde proviant,fw och utrustning från den till båtarna. Sedan delade vi upp oss med mig och 22 man i livbåten och Ie styrman och 7 man i arbetsbåten. Vi riggade upp ett segel i livbåten och ett nödsegel i arbetsbåten och satte kurs SW mot Västindien. Under dagarna seglade båtarna separat men nattetid fastgjordes arbetsbåten vid livbåten för att båtarna inte skulle komma ur sikte för varandra. Vi styrde kurs SW till på morgonen torsdag den 24.9,då vi siktade land, vilket senare befanns varanorra delen av Guadeloupe i franska Västindien. Omkring kl 15 nådde vi stranden där vi alla,mycket medtagna, men för övrigt välbehållna, gingo iland, Vi hade då fortfarande en del proviant kvar men dricksvattnet,som hela tiden måst ransoneras, och som vid ett par tillfällen utökats med regnvatten,var efter 800 miles segling i det närmaste slut. Strax efter det vi landat kom en del infödingar ner till stranden med vatten och frukter till oss. Något senare infann sig en fransk ämbetsman som beordrade infödingarna att bemanna våra båtar och några av deras egna,varefter han tillsade oss alla att gå i båtarna och medfölja till en by i närheten. Där fick vi mat,vatten och husrum för natten. De franska myndigheterna i Basse Terre meddelades om vår ankomst till ön samt att Ie motorman Augustsson behövde läkarvård. Under natten anlände ambulans och tog Augustsson till sjukhuset i Pointe á Pitre.- Fre 25.9 anlände en representant för öns guvernör i en liten motorbåt och medtog oss alla i denna till Basse Terre dit vi anlände på e.m.och inkvarterades i en kommunal byggnad. Under vårt uppehåll på ön fick vi rätta oss efter myndigheternas anvisningar. På grund av matbristen och inkvarteringssvårigheterna på ön var det svårt att ge befäl och manskap den kost och det logi de enligt lag voro berättigade till. Så t.ex fick två ligga i en bädd och en del fick ligga på madrasser på golvet. Då våra egna kläder voro alldeles utslitna erhöll vi av myndigheterna tillstånd att inköpa följande till varje man: En vit bomullsrock,en vit bomullsskjorta, ett par skor, 2 st näsdukar, en tandborste och en kam. - Söndag 3.10 på f.m. erhölls order från öns guvernör att samtliga skulle medfölja franska ms Guadeloupe som samma em skulle avgå till Forte de France på Martinique. Vid ankomstrn dit lör 4.10 erhölls meddelande från Myndigheterna att samtliga, utom 4 kinesiska besättn.män, skulle medfölja Guadeloupe till New Orleans . Sön 5.10 avgick fartyget och kom sön 11.10 kl 15 till New Orleans. Här anmälde jag omedelbart till svenska konsuln vliken jag sedan varit i ständig kontakt med. MS Peiping var vid torpederingen utrustad med alla de enligt svensk lag föreskrivna livräddn.anordningarna och livbåtsmanövrer hade hållits i föreskriven ordning. New Orleans
15.10.42 Folke Svenselius befh

PEIPING 9.9.42

Sjöförklaring på vicekonsulatet i New Orleans ,La. 15.10.42

1020 A Whitney Building

Som sakkunnig kallats captain J.Sareussen,59 år, New Orleans, som varit 20 t. sjöss och hade amerikanskt kaptensbrev utfärdat 1910-
Konsul Georga Plant. Förhöret protokollförts på engelska.
Logbook went down with ship, and master was relieved of such other papers as he saved, with the exception of his accounts book,by the commander of the submarine.

Befh Svenselius: Stod på 3ans däck när fartyget skadades av explosionen, A tremendous amount of smoke came up through the engineroom ventilators and the ship took a heavy list to STB. Mellan de 2 torpederna gick det ungefär 20 minuter. Chiefen i livbåten omtalat att han släpat ut motorman Bengtsson från maskintoppen, han var illa skadad och kunde inte gå. Bengtsson burits till livbåten och lyfts i den. Maskinrummet var då vattenfyllt nästan upp till maskintoppen. - the u-boat surfaced after the 2d torpedo and the commander told me and the chief to come onboard and take my papers with me,which I did. He took away ships articles and register and handed back to me my own papersand the ship's accounts. He asked if we wanted water but I declined as our barrels were full. - We riggae a jurysail on the work boat. We were solely in need of water when we landed 24.9. From the time we left the village our movements were controlled by the governor of the island. Food was very scarce and no gooc very high in price. The hotel was very poor and two had to sleep in the same bed and some on the floor. Allt jag och mina män hade när vi kom till New Orleans var bomullskläderna på kroppen vi fått tillstånd att köpa på Guadeloupe. Transporten med ms Guadeloupe ordnades efter telegrafiska förhandlingar mellan amerikanska konsuln i Port of France och Washington och svenska legationen där. De 4 kineserna måste lämnas i Port deFrance. No transportation arranged for them. Jag gjorde allt jag kunde för min besättningpå Guadeloupe och samarbetade efter bästa förmåga med myndighetsrepresentanterna.Om det inte alltid lyckades beror det på omständigheter utanför min kontroll, särskilt efter en 800milis seglats i en livbåt -Peiping höll 13 knop då hon torpederades och förde ingen flagg,förutom en målad svensk träflagga fast monterad på poophustaket. De svenska färgerna var målade i vertikala fält för och akter på båda sidor och även horisontellt midskepps. Svenska flaggan var även målad tvärskepps upptill på akterskottet till karthytten på övre bryggan. Namnet Peiping och "Sverige" var målat på båda sidor av fartyget.Skrovet var svartmålat däckshusen vita och masterna gula.

Befh åtföljdes av Ie maskinisten, 3e styrman och matros Frank Johansson som alla var vakthavande vid torpederingen. "Due to the loss of the log-

PEIPING 9.9.42

book and the suddeness of the sinking, it was believed by the concul that it would hardly serve any good purpose to question each of these men in detail as to the torpedoing and the following trip in lifeboats to Guadeloupe, their stay there and passage to New Orleans. "
Vittnena bekräftat riktigheten i befh rapport.

Kompletterande sjöförhör hölls tord 6.11.42 på sv. generalkonsulatet i NY med Ie styrman Wistedt

t.f 2e vicekonsul Claes Carbonnier.

Ie styrman Wistedt: Igget periskop siktats före torpederingensom mkom utan varning. Efter första torpederingen lämnat Peiping i BB arbetsbåt. Då fartyget flöt, beslöt han och de andra i denna båt att ro tillbaka för att undersöka vad som hänt de saknade och för att försöka få tag på mera proviant, fw och förnödenheter. Efter att ha förtöjt långsides och lämnat en man som vakt, hade de gått ombord och ie styrman gått till maskin som var vattenfylld ända till maskintopparna. Han såg sig först omkring från ena sidan av maskinkappen ,men då han inte därifrån kunde överblicka hela rummet,gick han över till andra sidan och ropade ner. Det var tänkbart att någon kunde ha legat och flutit därnere,men inte sett någon och inte fått något svar. Han gick då för att hjälpa till att få ner förnödenheter till båten. Slutligen gått in i sin hytt och hämtat några papper som han kunde ha användning av i framtiden. Han skulle just öppna en skåpdörr, 2-3 minuter efterdet han kommit ombord, när torped nr 2 exploderade om STB. Då han kom utrusande på däck låg redan akterdäcket under vatten och arbetsbåten hade kastat loss och rotts ut ett stycke, för att inte dras ner i suget då fartyget gick ner. Hoppat i vattnet och simmat ut till båten.Bakom honom reste sig Peiping med hela förskeppet som ett torn upp ur vattnet för att sedan snabbt gå rakt ner under ett våldsamt brakande och dånande. Mängderav ullbalar och annat flutit upp. Vackert väder, solsken, inte mycket vind. Båtarna legat kvar på platsen omkring en timme och rott omkring bland vrakspillrorna i förhoppning att hitta några vattenankare el.dyl. Ej settnågon av de 3 saknade.

(Avskrifter av de 2 protokollen inkom KK 15.12.42 via UD beledsagade av brev märkt förtroligt i maskinskrift.)

Presskommuniké

(För publicering i press & Rundradio på morgonen 1.10.42)

Ud meddelar: AB Sv.Ostasiatiska Kompaniets ms Peiping har nyligen förolyckats genom torpedering, Enligt telegram till UD ochrederiet. Av besättningen hava 31 man räddats och införts till hamn vid Karibiska Havet. 3 man omkommo vid olyckan, nämligen: -- namn & hemort för de 3.

Stockholm 30.9.42

PEIPING 9.9.42

Befh Folke Svenselius:Badhusgatan 6,Halmstad,7.12.06 Halmstad (Kaptensbrev 1939
Övertog Peiping 19.5.42 i NY
"Peiping his first and only command."

Ie styrman Evert Emanuel Wistedt, Ljusterö, 1.3.03 (16.5.52 NY)Sthlm 318

2e styrman John Bertil Åberg, 9.10.05 Gtbg sjömanshus 20

3e styrman Anders Folke Victor Borgerud,15.5.15 Gtbg sjh 241

Chief Johan Alfred Liljekvist, Malmö, 27.8.01 Malmö sjhs 708

Ie maskinist Sune Stig Gjalmar Andersson, Enköping, 8.7.15 Sthlm sjhs 394
På Belgia 26.1.41 mönstrat på Peiping i NY febr 42

2e maskinist Nils Adolf W.Johannesson, 2.8.03 Gtbg sjhs 375

Maskinassistent Anders Oscar Bontusson , 28.2.02 Gtbg sjhs 319

Elektriker Jean Wilhelm Thunblad, Gtbg, 16.1.10 Gtbg sjhs 03

Stuert Erik Lindström ,Gtbg, 27.1.12

Ie kock Allan Bernhard Wallberg ,Gtbg, 19.9.19

Kockelev Ah Choi Kinesisk undersåte

Salongsuppassare Lau Fau Wang -"-

Salongsuppassare Pang Chau Chu -"-

Mässuppassare Lam Bo -"-

Timmerman Johan Nickolausson, 13.11.01 Gtbg sjömanshus 184

Båtsman Svend August Andersen, 16.4.10 (Dansk)

Matros Lars Arthur Larsson, Istorp, 28.10.19 GTBG sjömanshus O-1027

Matros Tage Reinhold Ekberg, 16.9.09 Härnösands sjhs

Matros John Alwyn Olsson, 21.8.05 Halmstads sjhs 23

Matros Ryno Ludwig Sixten Wahlmark, 2.10.96 Gävle sjhs 175

Lättmatros Bror Allan Jakob Svensson, 22.1.22 Gtbg sjhs 322

Lättmatros Nils Hugo Anderberg, Gtbg, 16.7.22 Gtbg o 276

Lättmatros Ernst Petter Valentinsson, 8.11.21 Strömstad sjhs 67

Lättmatros Ole Larsen, 19.10.19 5Dansk)

Lättmatros Frank O. Johansen, 8.2.23 (Dansk)

Ie motorman Albert Augustsson, 14.7.94 Sthlms sjömanshus 252

2e motorman Arnold Sture Bengtsson, 22.12.21 Karlstad S 115

2e motorman Sven Ivar Christiansson, 16.2.14 Malmö sjhs 277

† 2e motorman Nils Anders Vigsten, Fårö, 19.3.21 Bunge,Gotland Visby sh 3892

† 2e motorman Sven Gustav Herbert Engström, Sthlm, 7.4.01 Stora Kil Sthlm 207

† 2e motorman Robert Stellan Dahlgren, Nya Varvet, Gtbg, 19.6.19 Gtbg Gtbg 12

2e motorman Per Olov Lennart Lundström, Gtbg, 18.10.16 Inget sjömanshus

2e Motorman Sigurd Alexander Vitalis Bengtsson, 24.2.11 Hälsingborg sjhs

Skadade

Ie maskinist Andersson: skärsår på armarna och kroppen
Lättmatros Svensson : framtänder utslagna
Motorman Augustsson: Skadat båda knäskålarna och högra höften
Motorman Bengtsson: Skadat flera revben och ena armbågen.

PEIPING 9.9.42

Handbrev J.Setterwall,UD, till direktör Dan Axel Broström AB Ostasiatiska Kompaniet,Gtbg, dagtecknat 30.9.42

I anslutning till dagens telefonsamtal har jag äran härmed meddela att UD av Lastkommissionen i NY anmodats underrätta Sv. Ostasiatiska kompaniet därom att me Peiping - enligt telegram från befh till sjökaptenen Lindquist- förolyckats den 9 september under färd från Buenos Aires. Av besättnningen hade 31 man räddats och införts till BasseTerre på Guadeloupe.3man av manskpasgrad saknades. - Med anledning av vad direktören idag upplyst rörande den ifrågasatta transporten till New Orleans ,har jag - för alla eventualiteter - ansett mig böra anmoda Lastkommissionen i NY att, om så erfordrades,utverka tillstånd för besättningens inresa till Förenta Staterna. Vidare har jag, på xxxxxxxxxxxxxxx på vinst och förlust, sänt ett enclair-telegram till honorärkonsulni Pointe a Pitre med uppmaning till denne att utverka det utresetillstånd för besättningen som må befinnas erforderligt ,samt att i övrigt lämnabefh nödigt bistånd. Vidare må jag erinra om att jag den 28 innevarande månad beordrat beskickningen i Havanna att söka åvägabringa kontakt med konsuln i Pointe a Pitre samt att tillställa denne ödiga penningmedel jämte detaljerade instruktioner angående besättningens omhändertagande och vidaretransport.

KK Momorial 31.12 42 Ej för publicering

(Utdrag)... den 3.10 vidarebefordrades de kvarvar ande från Peipingf med ett fransk fartyg till Porte FRance på Martinique, varifrån de följande dag, med undantag av 4 kineser, vidarebefordrades till New Orleans. ....Matros Augustsson, som var svårast skadad, fördes till sjukhus i Pointe a Pitre. ((Hur gick det sedan??))
Orsak: Krigsförlisning förorsakade av torped från en tysk u-vattensbåt.

UDHP80c vol 1339 Samma papper som på KK

UDHP80c 3517

Ch.telegram NY till UD 29.9.42 kl 8.08

1401 underrätta ostasiat från kapten lindkvist att enligt telegram från befh peiping lost sept. 9 en route from BA 31 man av besättn. incl. all. officera and engineers arrived Basse Terre Guadeloupe Westindies stop 3 man saknas = Wedel

---

SKNEIII 242

Telegram befh till Ostasiat,daterat Basse Terre 26.9.42

Peiping torpedoed by german submarine 60 9 september at 10.05 am ships time stop motormen engstroem vigsten dahlgren killed instantly in engineroom stop rest 31 men reach this island and landed on beach after sailing 15

PEIPING 9.9.42

days in port lifeboat and working boat stop motorman augustsson in hospita for hurt legs stop rest crew in good health but condition very weak stop please notify next of kin stop least one week here stop telegraph address societé savry et deravin basse terre guadeloupe S folke svenselius

Rederit i brev till KK 30.11.42

meddelat att sjöförklaringsprotokollet fortfarande kvarligger i NY i avvaktan på vidarebefordran med lämpligt svenskt lejdfartyg.
(Sjöförhörsprotokllennpå flygpostpapper översändes i kopior av Setterwall, UD, till KK sjöfartsbyrån, Dir.Rogberg, för förtrolig kännedom 18.12.42)

Assurans

SKN 28.12 42 till Ostasiat utbetalat 4.300.000:- samt revers på 1.200.000: som löstes 21.1.43

Effekter

SKN utbetalat 19.3.43 kr 19508:91 för effekter samt den 9.4.43 1048:50 för befh instrument. (Sextant 820,kikare 150, böcker)
Förre befh Harry E.Nilsson hade en del införseglade effekter ombord sedan han den 24.4.41 vid sin förflyttning till ms Delhi måst ta flyg från NY till Los Angeles. Det var kläder o.a för 1141:- inkl.3 indiska mattor, två kinesiska urnor, ettelfenbensskrin, en elefant av elfenben och bokverket "Sveriges rederier". SKN ex gratia ersatt 495:-
Kapten Svenselius förlorat för 3239:- inkl rottinbord, ett indiskt rökbord silkedraperier, porslin,indiska dukar oa. kuriosa. SKN ersatt 1800:-
De flesta ombord hade souvenirer i hytterna,många egen radio och kamera.
2e och 3e styrmännen förlorat vardera för över 3000:-, fick av rederiet 788:- Ie styrman förlorat för 1508:- vilket han fick
Timmerman förlorat för 1700:-, fick 675:-
Manskapslistorna ligger på ca 800:-
För motorman Wigsten fick Hildur Wigsten,Fårö den 9.12.42 1742:91 i hyror, livbåtspengar etc och för effekter.
Motorman Engströms dödsbo i Kisa fick 2440:45 den 17.12.42.
Motorman Dahlgrens moder Astrid i Gtbg kvitterade 23.12.42 ut 1805:42

UD H-1593 & eget.

Hemkomster

5.12.42 avgick Uruguay från BA och kom till Göteborg 8.1.43.Ombord fanns 4 man från Blankaholm, en från Eknaren, en från Scania och 5 man från Peiping. De sistnämnda var: Ie maskinist Stig Sune Andersson,Enköping 3e maskinist anders Folke Borgerud, stuert Erik Lindström,Gtbg, Kocken Allan Bernhard Wallberg,Gtbg och motorman Per Lundström,Gtbg.
Den 18.1.43 kom Sveadrott till Göteborg från NY med 3 man från Peiping

PEIPING 9.9.42

förpassade av generalkonsulatet i NY. Det var chiefen John Alfred Liljekvist, Malmö och 3e maskinist Anders Oscar Pontusson,samt från Eknaren Ie maskinist Oscar Fredrik Sandberg. Påmönstrad var Peipings elektriker Jean Wilhelm Thunblad,Gtbg (Se foto)
26.5.43 kom Nagara till Göteborg från BA med 2 Peipingmän ombord: matros Lars Arthur Larsson och lättmatros Nils Hugo Anderberg.
2.6.43 kom Stegeholm till Gtbg från BA med 3 man från Peiping: Matros Ryno Wahlmark, motorman Arthur Christiansson och motorman Sture Bengtsson. Stegeholm hade p.g av stoppet i lejdtrafiken (tysk repressalie för skärpt svensk hållning mot Tyskland) våren 1943 fått ligga 2 månader i Horta på Azorerna och 2 månader i Lissabon innan hon 18.5.43 fick klarsignal att fortsätta mot Sverige.(2 Peipingmän enligt pressuppgift flugit hem från Lissabon)

T.Fredh:"Utanför Spärren" (Lysekil 81)

Befh Folke Svenselius berättar.

(Berättelsen densamma som den officiella 1942 men kompletterar bla. med uppgift att Svenselius och chiefen skulle varit ett par timmar ombord på ubåten innan de fick gå tillbaka i livbåten. " En man var skadad i bröstet (motorman Bengtsson).Att vi skulle segla i 16 dygn kunde vi inte ana. Klart var dock att det det skulle ta tid att nå land. Vi hade mat men färskvattnet tog slut efter en vecka(!) och törsten var svår. Vi kom på idén att lindra törsten genom att bada. Maedan flera höll utkik efter hajar passade ett par man på att häva sig överbord.De höll sig i båtens ling.Ingen fick simma med tanke på att alla var i dålig kondition. Genom att huden absorberade vatten lättade törsten något för ett par timmar. Vi hade lyckligtvis bra väder hela tiden, och gott om tid att tänka och reflektera. Efter 16 dygn seglade vi rakt upp på en strandremsa där några negrer kom springande emot oss. De var fiskare och hade dricksvatten med sig. Vi tog några försiktiga klunkar. Vi var rädda att tarmarna skulle spricka om vi drack för häftigt. Ön var Guadeloupe.Där fanns franska Vichy-styrkor och en del amerikanare men ingen svensk konsul. Vi repade oss efter ett par dagar och större delen reste med den reguljära bananbåten till New Orleans.Själv mönstrade jag i NY på ms Delhi. Senare var jag befh på ms Mangalore i Rörakorsfart.

Sjömannen nr 3 -1982

2e maskinist Nils Johannesson berättar

(Sammandrag,eftersom artikeln innehåller mycket upprepningar)Johanneson mönstrade på Peiping 25.4.41 i NY där han varit en längre tid på sjukhus med malaria. Han var Ie motorman till den 17.5.42 då han uppmönstrades till

PEIPING 9.9.42

2e maskinist. Under mellantiden gick Peiping på resor USA-Australien-Indien - Canada- Sydafrika. Då Peiping torpederades 9.9.42 befann hon sig c:a 700 naut. mil från närmaste land, ögruppen Antigua i Västindien. STB utsvängda livbåt slogs sönder och de kvarvarande delarna hängde i var sin talja.Det var bara BB båt och en liten arbetsbåt som gickatt använda. Vid sjösättningen av livbåten med nästan hela besättningen ombord gick inte aktertaljan att hugga ur, och då fartyget fortfarande gjordegod fart skar båtens förstäv genast under vattnet,men befh lyckades med en yxa kapa taljan med några kraftiga hugg innan båten hunnit välta så att den kom klar fartygssidan. Den var då halvt vattenfylld och måste länsas. Av de 26 i båten var en svårt skadad och måste ligga hela tiden (Augustsson). I den lilla båten var det 8 man. Peiping flöt fortfarande om än ganska kraftigt nertryckt av det vattenfyllda maskinrummet och befh gav tillstånd till chiefen och några man att gå ombord för att hämta filtar,cigaretter och personliga tillhörigheter. Innan de kommit tillbaka till arbetsbåten exploderade torped nr 2 mellan lucka 4 och 5 STB. Chiefen klarade sig i sista stund genom att hoppa från fören och blev snabbt upptagen i lillbåten. Den stolta ms Peiping reste sig med fören rakt upp i skyn och sjönk sedan tämligen fort med aktern före. Så fort hon sjunkit kom ubåten uppdykande. Den närmade sig oss där vi satt avvaktande i våra båtar.4-5 man siktade på oss med kulsprutepistoler eller maskingevär eller vad det nu var. Vi beordrades att ro upp långsides ubåten och befh och chiefen fick äntra ombord med skeppspappren. Det förekom vid den tiden att nyckelpersoner i sänkta handelsfartyg blev tillfångatagna men så skedde lyckligtvis inte den här gången. Efter en stund kom de båda tillbaka efter förhör tämligen lättade. Våra båtar och utrustning hade blivit undersökta under tiden som förhöret pågick, och på bryggan hölls hela tiden mycket noggrann utkik runt hela horisonten med stora kikare. När allt var över fick ubåten brått att snabbt komma i u-läge igen och vi var överlämnade åt oss själva. Den aktre flotten hade flutit upp, men förflotten kom aldrig till ytan igen. Vi bärgade allt som fanns i flotten,skiftade över de flesta till flotten medan vi gjorde klart i båtarna för segling. Dådet var klart övergavs flotten och vi startade vår långa segling mot land. Vår blygsamma segelyta förstärktes stundom med ett par filtar. Vi seglade i NO-passaden och tog strömmen till hjälp. På dagarna seglade var båt för sig,på nätterna låg de hopbundna sida vid sida. Alla fick vi göra en timmes rorstörn. Nattetid var det däcksfolket och de segelkunniga som fick hantera rorkulten, på dagarna fick vi andra falla in. Varje morgon i dagningen lät kapten Svenselius skjuta upp en flare, ett fallskärmsljus , med stor lysvidd, men vi siktade inga fartyg och inga flygplan. Vid ett tillfälle

PEIPING 9.9.42

siktades ett plan långt bprta som verkade söka efter någonting, men det såg oss inte,trots att vi förde reglementsenlig nödflagg i masttoppen. Då vi sikatde land efter 15 dygn visade det sig alldeles omöjligt att ens komma inärheten av land. Vinde doh helt ut och den kraftiga motströmmen satte båtarna ut till havs igen. Vi gjorde tappra försök,men vi orkade knappast lyfta de tunga årorna, vi var alldeles kraftlösa, tog ett par tag med årorna, sedan fick nästa man, som hadevilat en stund lösa av. Så höll vi på hela dagen att kämpa oss fram och till slut kröntes våra ansträngningar med framgång,vi kom in på grunt vatten och gick iland på Guadeloupe. Vi var räddade.

EGNA Noteringar

SÄNKT AV U-66,Friedrich Markworth

Peiping sänktes av U-66, Kapitänleutnant Friedrich Markworth,f.14.2.15 i Wolfsbüttel, som anger sänkningstid som kl 15.28 den 9.9.42 på lat. N 23 50'- W 50 10'. Han fick riddarkorset den 8.7.43 och sänktes med U-66 den 12.7. W. Vigo i Biscaya av VC-55 plan från USS Block Island i samverkan med jagaren USS Buckley. 24 döda.

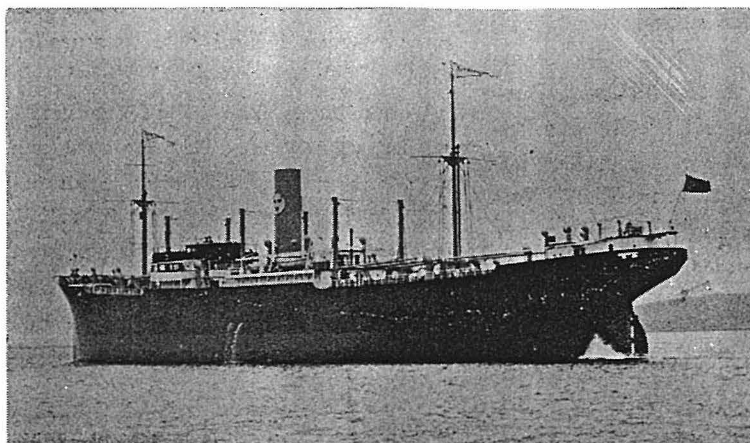
Peiping stävade med 13 knop över ett lugnt solglittrnade hav då torpeden gick in i maskinrummet tvärs STB kl 10 på morgonen. Chiefen J.A.Liljekvist och Ie styrman Evert Wistedt, som drack kaffe i befälsmässen,lyftes i durken vid den öronbedövande smällen och i maskin dödades 3 av vakten omedelbart, en ung motorman,Bengtsson, på övre gretingen kastades av tryckvågen 4-5 meter bort och skadades illa, Ie maskinisten på väg nerväg föll handlöst nerför lejdaren utan att skada sig. Han klättrade chockad och lomhörd upp från masin där vattnet störtade in med dånet av ett Niagara. Chiefen rusade från mässentill sin hytt, fick tag i sin färdigpackade väska med viktiga papper och störtade upp till båtdäck. Där hängde STB-båten söndertrasad i förliga taljan,STB lilla båt var sönderslagen i stäven, BB stora båt var redan sjösatt och höll på att bemannas. Chiefen kastade ner väskan i båten och skyndade från BB-sidan. in på maskintoppen där endast bruset av inströmmande vatten hördes.Han upptäckte en av de vakthavande motormännen,en yngling, krypande svårt skadad på gretingen nedanför, synbart med brutet ben. Liljekvist skyndade ner,lyfte upp ynglingen på ryggen och bar honom ut på däck till livbåten. SOS hade sänts men ingen station eller fartyg svarade eller uppfattade nödsignalerna. BB-båten och BB lilla arbetsbåt med sammanlagt 31 man roddes undan från Peiping som dock inte sjönk utan låg i marvatten sakta hävande i den svaga dyningen. Från arbetsbåten bordades hon åter av chiefen, Ie styrman, Ie maskinisten och 2 man som lade till om BB. Maskinrummet befanns nästan helt vattenfyllt. Chiefen erinrade sig

PEIPING 9.9.42

skeppskatten och skeppsapan vilka återfanns i en hytt akterut och kastades ner i arbetsbåten. Chiefen gick till sin hytt för att hämta några personliga ägodelar då torped nr 2 exploderade om STB vid lucka 4 ock i ett väldigt rök-och vattenuppkast slungade last,luckor och väldiga plåtschok högt över masttopparna. Arbetsbåten roddes undan från BB-sidan och lade sig avvaktande på ca 20 meters håll. Chiefen hann inte med. Han rusade föröver, sparkade av sig skorna och hoppade överbord på BB-sidan. Hxxxxxx Han halades upp i arbetsbåten i samma ögonblick fartyget gick i djupet under ett oerhört dånande och väsande. Samtidigt dök en stor ubåt upp ngr 100 meter därifrån och höll ner mot livbåtarna. Den hade en färggrann leopard målad på tornet. Befh Svenselius från Halmstad kommenderades ombord och hans väska med skeppspappren beslagtogs.Även chiefen beordrades ombord men han hade hunnit gömma sin väska unde toften i arbetsbåten och den reslige ariske ubåtskommendanten trodde uppgiften att masindagboken följt Peiping i djupet. Efter en timmes förhör släpptes befh och chiefen och skickades tillbaka till båtarna. Ubåten dök xxx efter att ha meddelat kurse mot närmaste land, 750'avlägset. 22 man i den stora båten,under befh Svenselius befäl, och 7 man i arbetsbåten under Ie styrmans befäl.Provianten var mager: 10 liter vatten i en kagge, några burkar corned beef,chokladkakor,knäckebröd. Sträng ransonering nödvändig. BB-båten var utrustad med mast och segel men till arbetsbåten måste man skära till ett sprisegel av gamla presenningar och använda em filt som fock. Båtarna seglades för en snål bris på den angivna kursen, låg på natten hopsurrade för att inte driva ifrån varandra. 15 dygn skulle det bli innan land dök upp. B De 2 första dygnen rådde stiltje ,sedan kom en storm som varade i 2 dygn. Båtarna kom ifrån varandra under natten med lyckades finna varandra igen. Värsta persen var hettan och törsten. Var man fick 10 cl vatten per dag. Hungern klarade männen relativt bra men törsten i den plågande brämnande solen var svår att uthärda. Det landade flygfiskar i båtarna nästan varje natt och det var bara att plocka upp dem med händerna. De användes som bete och hav en guldmakrill,drygt en meter lång,som kokades 2 gånger i saltvatten på ett spritkök med Metatabletter. Varje man fick ta en timmes rorstörn åt gången. Kl 05 den 24.9 siktades land,ön Guadeloupe. Men först vid 15-tiden kom båterna iland på en sandstrand i en liten vik dät negrer mötte och hjälpte till att navigera båtarna till en by ett stycke därifrån dit man kom kl18. Kyrkklockorna ringde just i bykyrkan. De 31 männen var ytterligt kraftlösa, utmärglade, skäggiga och såriga,sönderbrända av sol och salt, med srelnande lemmar, uppsvullna fötter och kläderna i trasor Sovplatser och mat ordnades i byskolan. Den 25.9 hämtades alla av en yacht förd av en plantageägare som tog dem till Basse Terre,öns huvudsatd, där

PEIPING 9.9.42

de inkvarterades på ett sjukhus. Amerikanske konsuln lovade all hjälp eftersom Peiping gått för den amerikanska staten. Efter några dagar kunde alla utom 4 kineser medfölja en båt till New Orleans, där de sedan skingrades åt olika håll. Chiefen Liljekvist kunde som passagerare medfölja Sveadrott från NY till Göteborg. Under hela resan var han orolig för torpedering. Han mönstrade efter en tids vila ut i lejdfarten. För sitt mod att rädda motormannen fick han bl.a en gratifikation på 500kr.



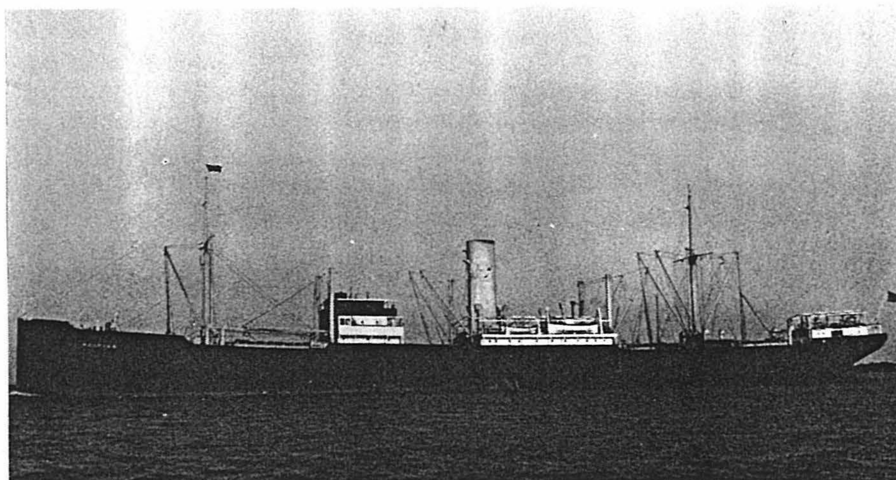
Historik

Motorfartyg på 6393 brton byggt 1931 vid Götaverken i Göteborg av stål. L.133,2 B. 17,4 Tillhörigt Svenska Ostasiatiska Kompaniet (Dan Axel Broström) i Göteborg. Sjösatt 15.8 31 i samband med Ostindiska Kompaniets 200-årsjubileum , döpt av fru K.A.Wallenberg, i närvaro av landshövdingparet von Sydow, Handelsminister Hansén mfl. Provtur 17.10.31 och omedelbart börjat lasta för Fjärran Östern. Systerfartyg till Nagara /Shantung 1929 och Tamara 1931. Låg halvback, 5 luckor, varav nr 3 Mellan brygghuset och midskeppshuset. 2 mastre, 3 par pålmaster, 14 winschar,16 bommar. I Brygghuste hytter för 4 passagerare. 10330 dw. 14 knop på provturen. 2 st 6-cyl.B&W-motorer av trunktyp utvecklande 4500 ihkr vid 100varv/min. Till skillnad från Shantung/Nagara hade Peiping/Tamara 4 st gastäta lastrum längst föröver för karbid, krut odyl laster med 2 små luckor på förkant av lucka I. - I april 40 måste Peiping lossa sin last från Yokohama,Hongkong,Kobe m.fl till sverige i Boston och kom sedan att gå i charter utanför spärren på den s.k Imperietraden. 7.8.41 på resa Suez-Port Sudan lätt grundstötning vid Rab Shumi båk. Stod på i 3 dygn men kom flott sedan barlasten lossats. Endast någ. bucklor under tank II.

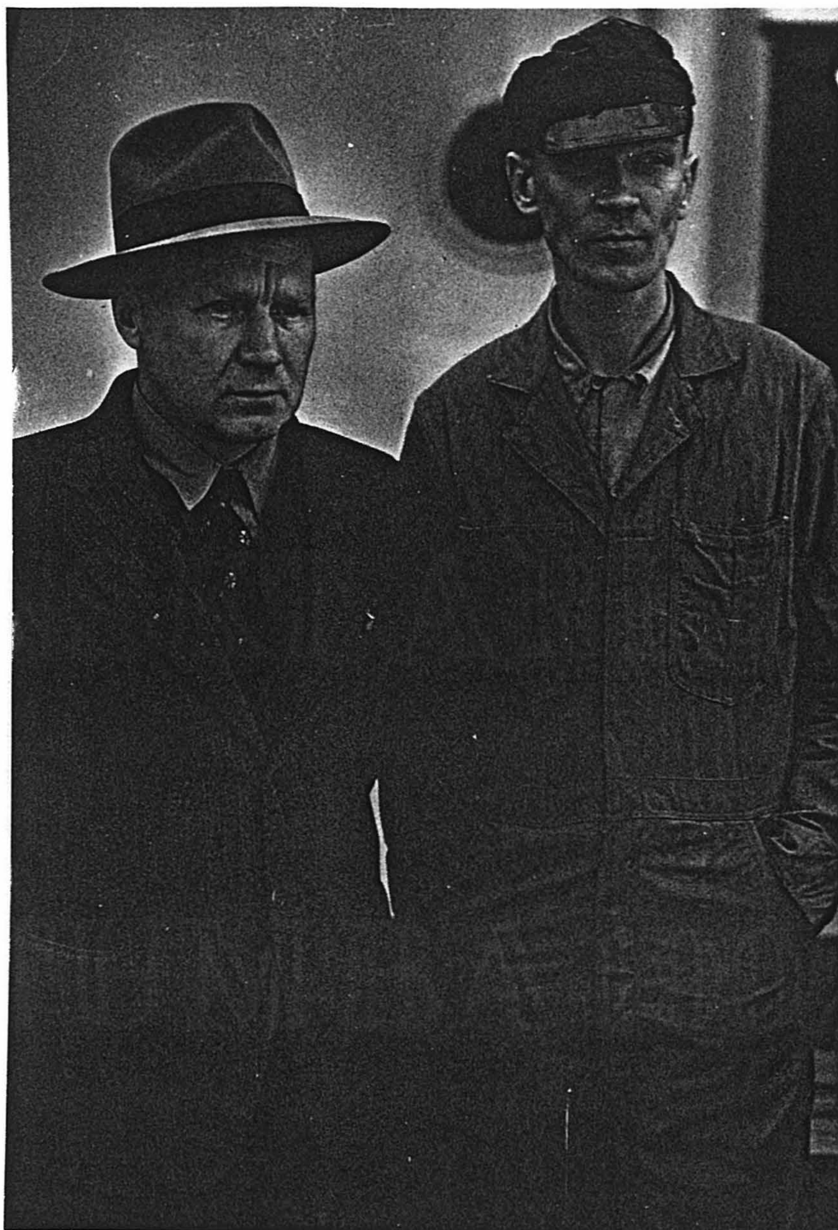
PEIPING 9.9.42

AMERICAN REPORT ON SINKING OF PEIPING

Swedish passenger-& cargoliner Peiping was torpedoed first at 13.25 and again at 13.50 on September 9th 1942 by U-66 while en route from Buenos Aires to New York with 9950 tons of general cargo. She sank 2 minutes after the second torpedo hit. Speed 13 knots, course 326, bright sunshine, 3d officer on bridge as lookout.Weather was clear, sea smooth,windNE and visibility unlimited. At 13.25 the first torpedo struck the engine room on STB side rendering the engine useless and destroying all wireless equipment.After drifting fot 25 minutes the 2d torpedo struck between no 4 and 5 hatches and the vessel plunged stern first. The captain and 31 survivors in 2 boats landed on the northern end of Guadelopupe on the 24th Of the total crew of 27 swedish, 3 danes and 4 chinese, 3 swedes in the engine room were killed. The U-boat surfaced and ordered the 2 boats along side. The U-boat commander and all members of the crew observed were Germa and the Commander spoke excellent english. He appeared about 35, sunburned Of the other 9 germans, one appeared to be about 16 while the others were between 20 and 35, They all appeared healthy and tanned,wearing only shorts and shoes. The Commander ordered the master and chief engineer on board with the ship's papers and informed them that they were his prisoners. He told tge master that his ship hade been sunk because she was proceeding at night without lights. The commander then supplied some water and bandages for an injured survivor and permitted the 2 men to return to their lifeboat.



PEIPING 9.9.42



Göteborg den 18.1.43.
Tre räddade från motorfartyget Peipings krigsförlisning Utanför Franska Antillerna den 9 sept. kommo hem med Sveabolagets tankmotorfartyg Sveadrott natten till måndagen.På bilden synes övermaskinisten Johan Alfred Liljekvist,Malmö t.v. och elektrikern Jean Thunblad,Göteborg.

LIMA 12.9.42

ALLA LIVBÅTAR UTOM EN FÖRSTÖRDA VID EXPLOSIONEN SOM DÖDADE TRE.

Rapport

Avgick Cape Town fre 28.8.42 på resa från Bombay till Liverpool via Freetown. Rumslast av 6400 ton manganmalm, thé i kistor, tobak i balar och styckegods (Bl.a. mattor). Djupg. F. 23'0" - A. 24'0" 33 ombv.
Torpederat lör 12.9 kl 22.10 lat N 2 38'- W 11 32' Frisk vind, något brytande sjö, klart. 2e styrmans vakt, utkik på bryggan STB. Stort hål i maskinrummet STB, STB brygga bortsprängd, 3 dödade, sjönk efter 20 minuter. Däcks- och maskindagbok förlorade.

xxx xxx xxx

Anlände Cape Town kl 10 24.8 Hållit livbåtsövning 26.8, sjösatt och rott båtarna. Kl 16 tors 27.8 erhållit routing från Naval Command Office.
Avgått fre 28.8 kl 10 f.m.
Lör 12.9 kl 22.10 skakades fartyget av en svår explosion och alla ombord förstod att det torpederats utan varning. STB sida av bryggan med utkiken sprängdes bort, fartyget skakades våldsamt, alla inventarier i hytter och navigationshytt sletos loss och kastades omkring, STB förliga livbåt med davitar sprängdes bort, STB aktre båt blev svårt ramponerad med kölen bräckt och maskinrummet fylldes omedelbart med vatten varvid maskinerna stannade och allt ljus ombord slocknade. Torpeden träffat STB på förkant av maskinrummet. Akterdäcket sjönk under vatten inom 2 minuter varefter fartyget sjönk saktare. Reservbelysningen vid livbåtarna tändes och BB båt fälldes klar sidan varefter alla beordrades gå i densamma. Chiefen konstaterat att maskin vattenfyllts upp till maskintoppen och att vakthavande 2e maskinisten Åkerblom och 2e motorman Pedersen med säkerhet dödats omedelbart vid explosionen. Då ingen levande av besättningen syntes vara kvar ombord firades livbåten. Hela akterskeppet var då, 10 minuter efter explosionen, under vattenytan. Det var mycket mörkt men god sikt, vinden frisk och sjön något brytande. Sedan livbåten med 30 av de ombordvarande rotts klar fartyget uppropades alla namn för namn och det konstaterades att 3 man saknades: 2e maskinisten, motorman Pedersen och jungman Andrew Clarke. Clarke stått utkik om STB på bryggan varför han med säkerhet dödats vid explosionen. Kl 22.30 ställde sig fartyget vertikalt och sjönk med aktern före. Kort därpå syntes en ubåt närma sig i ytläge . Ubåtens befh frågade på bruten engelska efter fartygets namn, avgångsort, last och destination, vilka frågor besvarades varpå ubåten försvann i mörkret. Livbåten låg kvar på platsen tills dagsljus inträdde och kunde då konstatera att ingen av de saknade fanns på de uppflutna flottarna. Proviant och vatten togs över till livbåten från flottarna (2 st) ,sedan sattes segel och kurs N mot närmaste land, Kanarieöarna. Tidvis hård vind. Farten beräknades till 4 knop

LIMA 12.9.42

Proviantt och vatten ransonerades. Minskat segel vid mörkrets inbrott. Ökat segel i dagningen den 14.9. Kl 13.30 siktat en konvoj & jagare (H.M.S.Antelope) närmat sig. Upptogs av denna kl 14.30 och den tomma liv båten sänktes. - Landsatta fre 18.9 i Freetown för vidare hemtransport till UK. (Se sjöförkl.) - Vid fartygets övergivande och under vistelsen i livbåten skötte besättningen sig som goda sjömän på ett hedrande och förtjänstfullt sätt.

Liverpool 5.10.42

J,Bergman
2e styrman

G.Åhsberger
Befh

Liverpool 3d October 1942

The Royal Swedish Vice Consulate
Liverpool

Dear Sirs, I hereby request you to be good enough to hold a maritime enquiry in reference to the loss of the ms Lima under my command.

Yours very truly

G.Åhsberger
Master

Sjöförklaring på vicekonsulatet i Liverpool 5.10.42 kl 14

Sakkunnig: Befh på ms Canada av Stockholm, Fridolf Petterson,f.8.8.80 i Kalmar

Henric -påskrivet protokollet i rödkrita.

Befh Åhsberger: Lastat manganmalm, tobak, the och styckegods i Bombay och Cochin (India),totalt 6400 ton. Avgick från Cochin 3.8.42 och låg då inte helt nere på lastmärkena. (Not down to her dw-marks) - Av British Naval Control i Cochin beordrats angöra Capetown för att där erhålla vidare kursanvisningar (routing instructions).Anlänt till Cape town kl 10 fm 24.8,fått kursinstruktioner 27.8,avgick kl 10 fm 28.8. Matros Jernberg påmönstrats i Cape Town. Stuert Johansson sjuk-avmönstrats och i hans ställe insattes Robert Douglas.(Står som jungman i crew list) Vid avgången från Cape Town 33 ombv. Bunkerförrådet fullt tillräckligt för resan till UK. Resan fortgått under normala väderleks-förhållanden. Lördag 12.9 kl 22.10, då befh satt i sin hytt, skakades fartyget plötsligt av en våldsam explosion med åtföljande oerhört våldsamma skakningar i hela fartyget samtidigt som allt splittrades och rasade samman i hytten och ljuset slocknade . "All fittings in cabins & chartroom were torn loose and trewn about." Maskin stoppat. Förstod att det var en torped. Rusat up på däck och funnit STB sida av bryggan hop-rasad och bortsprängd, STB förliga båt bortsträngd, STb Aktre båt svårt skadad. Chiefen, som satt tillsammans med befh i dennes hytt, hörde dånet

LIMA 12.9.42

av inrusande vatten . Han sprang till maskinkappen ,tände sin ficklampa och fann maskinrummet helt vattenfyllt,antagligen bara 20 sekunder efter explosionen. Ingen chans för de 2 vakthavande i maskinatt hinna rädda sig - När befh såg sig omkring i mörkret kom vakthavnde 2e styrman nerklättrande från den delvis raserade bryggan. StB aktre båt visat sig obrukbar med bräckt köl och intryckt bordläggning, av förliga båten fanns inte ens dävertarna kvar. Inom loppet av ett par minuter stod akterdäcket under vatten och vågorna bröt över luckkarmarna. Efter 10 minuter var det helt under ytan. Det fanns ingen möjlighet att rädda fartyget. De 30 ombv gått i BB livbåt som var oskadad. Det var mycket mörkt och blåste en frisk bris. Ingen sett till jungman Clarke som stått utkik på STB bryggvinge. Han måste ha dödats vid explosionen eller sopats överbord av tryckvågen. Kl 22.30 sjönk Lima med aktern före, hon försvann mycket snabbt, efter att ha rest sig vertikalt. Så dök ubåten upp, och befh besvarade de frågor som ställdes varpå ubåtenförsvann. - Befh " had nothing but high praise for all his officers and men." - Lima gick helt mörklagd med alla navig. ljus släckta och natten var mycket mörk. Normal fart 10 knop. Hon hade svenska nationalitetmärkningar målade på sidorna. Det tog 6-8 minuter efter explosionen innan farten stoppats upp. - Efter landsättningen i Freetown telegraferade befh till rederiet och efter endast 4½ timme i Freetown gick hela besättningen ombord i passagerarlinern " Duchess of Richmond" som anlände till Liverpool i konvoj 30.9.

2e styrman Bergman: Vakthavande vid explosionen vars lufttryck kastade honom på ryggen.Sprang för att se till rorsman,matros Samuelsson, som dock själv kom utstapplande halvt bedövad ur den delvis raerade styrhytten. Där jungman Clarke stått utkik om STB var allt bortsprängt och förstört. Reservbelysningen tänts över BB båt 5batteri på båtdäck). BB båt kunde ta 44 man och blev inte överlastad av 30 . Såg Lima sjunka ca 20 minuterefter explosionen, med aktern före. BB båt låg kvar på platsen tills det ljusnat söndag 13.9 då man såg 2 flottar flyta omkring bland vrakgodset. Tog mat, vatten och filtar från dem och satt segel. Upptogs kl 14.30 mån 14.8 av hms Antelope. Ubåten hade försvunnit i mörkret så snart befh hade besvarat frågorna.

Matros Samuelsson: Stod till rors. Kastats omkull på durken då fartyget krängde över häftigt åt STB för några sekunder för att sedan åter snabbt räta upp sig. Tagit sig ner till båtdäck och firat BB båt . Clarke hade stått på bryggvingen om STB i ett trångt utrymme (a confided space) men kunde inte ses från rorsmannens plats."Clarke was a very nice fellow, most friendly with all onboard." Bryggbarriären STB sprängdes helt bort och Clarke måste ha dödats omedelbart. Att 3 saknades upptäcktes vid roll call i livbåten.

LIMA 12.9.42

Chiefen Svensson: (Se även befh vittnesmål): Rusat från befh hytt ut på båtdäck och bort till maskinkappen och fann att detta vattenfylldes snabbt och var helt vattenfyllt på kortare tid än en minut. Lyste med sin ficklampa och "shouted out loudly" men fick inget svar. Gått med de övriga i BB båt. Inget tvivel om att de 2 i maskin dödats genast.

Telegrafist Nyberg: Satt i en däckstol utanför sin hytt vid explosionen eftersom det var mycket varmt väder. Satt troligen ca 30 meter från det ställe där torpeden träffade, sopades omkull av lufttrycket men blev inte skadad. Frågat befh efter instruktioner och fått order att gå till en båt. Radiosändaren användes inte på något vis. Ej erhållit några radiomeddelanden under resan utöver den som kom från Naval authorities rörande kursen.

(Protokoll inkom via UD till KK 24.10.42)

KK memorial 25.11 42 Ej för publicering

Torpederat utan varning av en okänd u-vattensbåt vilken, efter det sänkningen skett, visade sig i övervattensläge.

Exofficio
Bo Bergström

Crew list (Kompl SKN eget)

Befh Per Gustav Åhsberger, Kungsgatan 24, Malmö, 17.10.91 Malmö (4 år ombord) 22 år i rederiet. 25.8.38

Ie styrman Nils G.Mörck, Gävle, 18.4.10 i Gävle

2e styrman Allan Gustav Adolf Bergman, Härnösand, 15.9."8 Sthlm(27.1.40)

3e styrman A.V.Bodenberg, 16.9.12 Narva, Estland

Telegrafist Erik Gösta Nyberg, 19.7.99 Nås (På Lima sedan 1935)

Chief Josef Martin Herman Svensson, Falsterbo, 1.12 90 Falsterbo (25 år i rederiet. 4 år 9 mån på Lima)

Ie maskinist K.E.Olsson, Söderlingsgatan 4a, Gtbg, 1.7.02 Gtbg

† 2e maskinist Erik Helge Åkerblom, 3.1.07 Södertälja(Moder: Hilma Åkerblom Linabruken, Södertälje)

3e maskinist Einar Knudsen, 18.5.96 Arendal, Norge

Timmerman Alf O.F.Olsson, 15.12 14 Höganäs

Båtsman Mauritz J.Petterson, 21.5.07 Västra Åkerup

Matros Verner G.Christensen, 24.6.22 Köpenhamn

Matros Hans P.Holm, 17.10.20 Bornholm

Matros Laurence L.Gustavsson, 18.6.98 Härnebo, Gävleborgs län

Matros Bertil E.Nilsson, 13.6.13 Mjällby, Blekinge

Matros Aron Willy Samuelsson , 126 Duke Street, Liverpool, 9.12 21 halmstad

Matros Folke E.Johansson, 17.12 19 Jokkmokk

Forts

LIMA 12.9.42

mCrew list forts

Matros Erik L.Jernberg, 14.11.00 Lima, Kopparbergs län (26.8.42 Capetown)
+ Jungman Andrew Clarke, 28 Beverley Rd, New Ferry, Cheshire,19.5.23
Jungman W.D.Brind, 135 Bowerdean Rd, High Wycombe,Bucks,21.7.24.
(Under resan omflyttad till uppassare)
Jungman Robert Douglas,22.5 19 Edinburgh (Omflyttad till stuert,se sid 2)
(Stuert Johansson sjukavmönstrat i Capetown 26.8.42)
Stuert: Se Douglas ovan.
Ie kock Carl Gösta Larsson 13.8.10 Amne harad, Skaraborgs län
2e kock Sten Gustaf Adolf Emnér, 21.8.18 Alingsås
Salongsuppassare Carl Emil Sörensen, 6.1.20 Viborg, Danmark
Mässuppassare Fraser Grant, 209 High Street, Linlithgow, Scotland,4.1.24
Ie motorman Sture Anton Eriksson, 16.9.93 Kalmar
Ie motorman Folke M.Carlsson, 28.2. 11 Kivinge,Kristianstad län
2e motorman C.Purkin, 11 Dale Road, London E3
2e motorman Gottfrid Emanuel Lindström (Delade hytt med Pedersen)
+ 2e motorman Christen Pedersen, Agger,Vestervig,Jylland, 26.12.11 Hundborg Jylland
2e Motorman Bengt E.Elgh, 7.11.22 Göteborg
2e motorman Karl Uno Lindahl, 1.7.15 Halmstad
2e motorman S.H.V.Rosendahl, 1.12 22 Malmö
~~2e motorman~~ (I KK lista finns bara 31 namn, 2 man som fattas står i SKN:s lista,motormännen Purkin & Lindström. Jungman Brind omflyttats till uppassare, jungman Douglas till Stuert)

SKNEIII 241

Rederiet till SKN 17.9.42

Vi få härmed med beklagande meddela att, enligt telegram från vårt London kontor har ms Lima i förra veckan torpederats utanför Sydafrikas västkust på resa från Kapstaden till england. Av den till 33 man uppgående besättningen ha 30 man räddats. De saknade äro ett befäl och 2 besättningsmän vars namn vi ännu icke erhållit besked om. Vi skola återkomma med ytterligare upplysningar så snart sådana ingått.
7

Rederiet till SKN 5.10.42

Vi få härmed meddela att enligt telegram från London krigsförliste Lima den 12.9 kl 22.30 Vi åberopa samtidigt dagens telefonsamtal med direktör Lange och få härmed anhålla om meddelandenär krigsförsäkringsbeloppet kan erhållas från Nämnden. Det torde dröja många veckor innan protokollet över sjöförklaringen kommer hit.

Assurans

SKN 24.10.42 utbetalat 2.650.000:- plus revers på 150.000:- löst 13.11.42
Inget protokoll, ingen rapport finns i SKN-mappen.

LIMA 12.9.42

Effekter

SKN ersatt rederiet för effekter 12.4.43 med 20545:55

SKN 31.7.46 ersatt Ie kocken larssons effekter med 337:50

I effektlistorna framkommer 2 personer som inte finns med i KK crew list, nämligen motormänne Purkin och Lindström.

Befh Åhsberger förlorade tillhörigheter för 7954:35 (Hade varit 4 år ombord) och fick totalt ut 2759:35 den 25.11.42 i Malmö: här några avhans listor:

Värdeföremål

1 antikt indiskt skåp	50:-
12 yard sidentyg	48:-
-årspresent från befälet ombord	215:-
1 oljemålning	20:-
2 etsningar	24:-
1 gong-ging	8:-
2 sliverbroscher	36:-
åsnål med äkta pärla	125:-
Silversked	2:-
2 bröstknappar av guld	40:-
Cigarettfodral silver	60:-
Silverfat	30:-
2 metallskrin	16:-
2 kristallvaser	24:-
4 Bali träskulpturer	81:-
2 elfenbensstatyetter	133:-
div. elfenbenssniderier	26:-
I utländska valutor	87:-
	595:-

Instrument

Sextant	300:-
rometer	202:-
Skrivmaskin	324:-
Förstoringsglas	12:-
2 visselpipor	4:-
observationsur	102:-
kare	80:-
Tabeller odyl	134:-
Ficklampa	7:-
Konvolutväska	40:-
Läderpärm	12:-
Pappershäftare	8:-
	1228:35

Uniformer & tillbehör

1884:-

Civila kläder & tillbehör

2539:-

Privat spirituosa o. [illegible]varor

2 fl whisky	14:-
7 fl Genever	40:-
2 fl likör	6:-
2 fl rödvin	6:-
2 fl sherry	12:-
5 fl Angostura	9:-
3 fl Bay rum	3:-
2 fl Floridavatten	2:-
100 cigaretter	14:-
1 säck Javakaffe	135:-
10 kg the	30:-
24 burkar köttextrakt	26:-
2 kg choklad	12:-
1 låda äpplen	14:-
	323:-

Diverse

Monokel	9:-
Revolver/ 72 skott	105:-
Sigill	6:-
2 reservoarpennor	72:-
Glasögon	22:-
Rökställ	10:-
Läslampa	8:-
Namnstämpel	2:-
Korg	2:-
Skinnsäck	3:-
2 blackout-lampor	5:-
El.kokare	8:-
2 soffkuddar	16:-
Syskrin i skinn	12:-
3 läderresväskor	196:-
Böcker	75:
2 bägare med tärningar	5:-
5 fotografiramar	25:-
6 däck kortspel nya	6:-
Klockarmband i stål	12:-
4 grammofonskivor	4:-
14 handdukar	42,-
12 skoblock	12:-
Toalettartiklar	206:-
Handmålat askfat	8:-
2 par manschettknappar	12:-
7 borderade borddukar	35:-
Sjösäck & tvättsäck	23:-
2 fotografialbum	36:-
	985:-

LIMA 12.9.42

Effekter forts

Ie styrman Nils Mörck, som förlorat för 4591:- fick 1846:- i Gävle 16.11.42

Ur hans listor: 1 askkopp i silver & en i koppar 8:-
5 rökpior 15:-
thesil i silver 8:-
2 elfenbensstayetter 176:-
3 nipperaskar i elfenben 145:-
2 papperskniver i elfenben 7:-
1 cigarettetui i elfenben 25:-
1 guldring med Zircon-sten 107:-
1 etsning 12:-
Kragnål av guld 10:-
Centrum radiomottagare 200:-
Corona skrivmaskin 250:-

2e styrman Bergman fick 1331:- i Härnösand 16.11.42 (alltsom allt)

Förlorat för 3757:60 & instrument 833:50

Palm Beach suit 30:-
Union suit 20:-
Sidentyg 30:-
Kamera 125:-
Radio 100:-
Silverfickur 75:-
Armbandsur 75:-
Topaz 80:-
Braskudde 15:-
Läderkuddvar 8:-
Egyptisk tagelviska 5:-
Indiskt skrin 7:-
Indiskt rökbord 60:-
Kanadensiskt skrin 8:-
Indisk graverad bricka 24:-
Brasilianska brickor 30:-
Karvat Balihuvud 60:-
Silvercigarettetui 15:-
Livremmar i krokodilskinn 15:-
Lösgom förlorad u. sjösättning avlivbåten 125:-
Engelska pund sterling 168:50
Drake av elfenben 30:-
2 kvinnofigurer i elfenben 50:-
Fågel av elfenben 30:
Lejonfigurer 10:-
Cigarettmunstycken av elfenben 10:-
Pappersknivar av elfenben 7:-
Flaska parfym 20:-
Virkad kudde 3:-
Indiskt trävirke 30:-
Väggbonad 8:
Blomstervas 2:=
2 kortlekar 5:-
50 fotografier över platser 10:-
Bägare med tärningar 5:-
1 fl. Floridavatten 2:-
1 fl. Bay Rum 3:-
Sextant 450:-

3e styrman Bodenberg förlorat för 2330:- inkl sextant .Fickut 1087:50

Chiefen förlorat för 4233:- plus instrument 206:- /Fick ut 1218:50 i

Falsterbo 26.11.42

LIMA 12.9.42

Effekter forts

Telegrafist Nyberg: förlust 2833:35, fick ut 851:20 i Göteborg 13.11.42

Förlorat bla.: Sfinx i marmor från Cairo 11:-
Flugvippa i tagel med snidat benskaft 4:-
Slavpiska av flodhästhud från Port Sudan 4:-
Slidkniv av infödingstyp 3:-
Flugvippa,Abbesinskt vävnadsarbete,Port Sudan 6:-
Indiska elfenbensarbeten 51:-
Indiens heliga apor i elfenben 38:-
Elefanter i sandelträ & ebenholtz 21:-
Kopraarbetare av elfenben, buffelhorn & sandelträ 19:
Risplöjare -"- -"- -"- 26:-
Javanesisk kris från Surabaja 9:-
Bröststatyett av Javayngling från Surabaja 16:-
Nipperskrin av inlagt sandelträ 9:-
Damtofflor från Buenos Aires år 1940 9/,-
Damstrumpor i silke 27:-
3 rökpipor 30:-
Koffert & 3 handväskor 77:-
Bordsklocka 10:-
Kortvågsmottagare (har använts som reservmottagare) 85:-
Telegrafnyckel,Vibroplex Dollars.9.50
Högtalare 10:-

Chiefen (se sid 7) Utdrag ur listorna:

2 stora, 2 små metallvaser 107:-
Kamera 45:-
4 tavlor med ramar 16:-
Vigselring 49:-
Fickur 100:-
Fläkt (roterande) 50:-
Solljuslampa 42:-
Silverbricka (50-årsgåva) 202:-
Skrin av rosenträ 10:-
Skrin av sandelträ 9:-
Antikt porslinsfat 56:-
Alabasterbyst 6:-
Solfjäder 6:-
Bricka av rosenträ 12:-
Silverbrosch 18:-
Thesil av silver 7:-
Bordslampa 12:-

Jungman Clarkes ~~anhöriga~~,moder Margaret Clarke, fick 35 pund = 600:-
Han delade hytt med matros Samuelsson.
Messboy W.Brind fick 31 pund = 525:-

T.Fredh:Så stred vi ikriget

Kapten Åhsberger berättar:

12.9.42 var Lima på väg från Bombay till Sierra Leone. Lastrummen var fyllda av manganmalm, the och mattor. En torped träffade Lima med påföljd att halva kommandonryggan och 3 besättningsmän kastades i vattnet. Av de 4 livbåtarna blev 3 förstörda. De 27 överlevande fick samlasi den fjärde livbåten. Efter en stund kom ubåten upp till oss och frågade vilket fartyg de torpederat. På morgonen såg vi en del av lasten gunga på vattnet. 1000-tals stanniolklädda thelådor med Best Ceylon Pekoe the. Livbåten hade bra med proviant. Varje man

LIMA . 12.9.42

hade en tygväska med sina handlingar. Jag hade alltid själv, även ombord på Lima, en revolver och en lampa. Trots att vi var vid ekvatorn var nätterna kalla. På dagen bränd solen sönder huden. Ingen hade någon mössa och fram på förkvällen var hettan olidlig. Efter 4 dygn blev vi upptäckta. Det var en kryssare och en jagare med 44000 man ombord (!!??) på väg från Cape Town till Alexandria(!?) 11 av de största fartygen i världen hjälpte sedan till att bärga de 27 överlevande från Lima.

SÄNKT AV U-506, Erich Würdemann

Lima torpederades kl 00.58 CET 13.9.42 på N. 02 35′- W 11 22′ av u-506 förd av kapitänleutnant Erich Würdemann, född 15.1.14 i Hamburg som på son andra Feindfahrt förutom Lima sänkte City of Wellington, Siam II, Hamla och Myridon. Würdemann fick Ritterkreuz 14.3.43 och sänktes med sin besättning 12.7.43 väst Vigo i Biscaya av plan ur U.S.Army A/S squadron I på lat.N 42 30′- W. 16 30. (48 döda, hela besättningen)
Enligt Lloyds bestod Limas last av 2500 ton manganmalm, 2500 ton thé, 1000 ton tobak och 500 ton styckegods, bl.a 100-tals dyrbara indiska mattor i säckvävsskydd. Kl 22.10 den 12.9 då Lima helt mörklagd gled fram som en skugga i natten och befh och chiefen satt och spelade kort i befh dagrum träffades fartyget av en fruktansvärd explosion tvärs maskinskottet ST B. Även Ie styrman deltog i kortspelet. Alla 3 kastades upp i taket,ljuset slocknade, motorerna tystnade och braket följdes av dånet av inrusande vattenmassor i maskinrummet. Hela fartyget lyftes upp och sedan kände de hur det sjönk under deras fötter. På däck och i de kolsvarta gångarna rusade de ombv i shorts, singlets och nattdräkter barfota till båtdäck där endast en användbar båt återstod. Ingen fick med sig mer än dem obligatoriska vattentäta påsen om halsen innehållande sjöfartsbok och personliga papper. Befh fick även med sig ficklampa och sin 6,5 mm revolver. Ie kocken Larsson hade blivit instängd i sin hytt och måste halas ut naken genom ventilen varvid axlar ochhöfter skinnflåddes.Grov sjö rådde men den dämpades något av olja ur de sprängda bottentankarna. 20 minuter efter expl reste Lima förskeppet upp ur vattnet och gick i djupet nästan vertikalt. De sista virvlarna på vattnet utplånades snabbt av de rullande sjöarna.
En stor tysk ubåt med aktre kanonen bemannad dök kl 22.30 fram ur mörkret intill livbåten. Den försvann sedan frågor om mamn,hemort,last och destination besvarats. Den stjärnklara natten övergick i gryning och man såg nu 100-tals välkända saker guppa omkring i dyningen bland mängder av thekistor märkte "Best Ceylon Pekoe Tea" och 100-tals tobaksbalar och mattrullar. Där flöt befh däcksstol, där Ie styrmans kanot,dörrmattor, hela dörrar, teakvirke från bryggan, korklivbälten, gummidräkter,livbojar, flottar...
Av de 3 saknade inga spår. Segel sattes och kurs mot den 400 sjömil av-

LIMA 12.9. 42

lägsna Guldkusten. Kalla nätter, på dagarna stekande sol. Ingen hade huvudbonad och ett provisoriskt solskydd a la kuli ordnades av sjökort från hela världen som plockats upp på sänkningsplatsen. 3 ggr dagligen åts en måltid bestående av för var oche n ett kex med corned beef på, ½ konserverat päron, 5 cl vatten och en cigarett. -Vid lunchtid den 14.9 dök rökstrimmor från en stor konvoj upp i horisonten. Konvojen, ledd av en kryssare, gick på sicksackkurs och bestod av 11 av världens största passagerarfartyg med 44000 man trupper ombord på resa Cape Town -Suez. Det var en ren slump att ledarfartyget fick syn på livbåten. En jagare, H.M.S.Antelope, med änträngsnät längs sidan tog upp samtliga i båten. De var rödsvedda av solen och stelbenta men i god vigör. Från Antelopes brygga bevittnade kapten Åhsberger hur Limas livbåt sedan rammades och klövs av jagarens vassa stäv och flöt bort i bogvattnet som vitmålad splintved. Det sista av Lima hade försvunnit för alltid.
Kapten Åhsberger återkom 1943 till Sverige och tjänstgjorde till 1945 som bevakningschef vid Öresunds Marindistrikt. Han övertog sedan befälet på ms Orinocco, fyllde 60 år 17.10.51, pensionerades 1956 och fyllde 70 år 1061.

Många ubåtar på routen CapeTown- Freetown

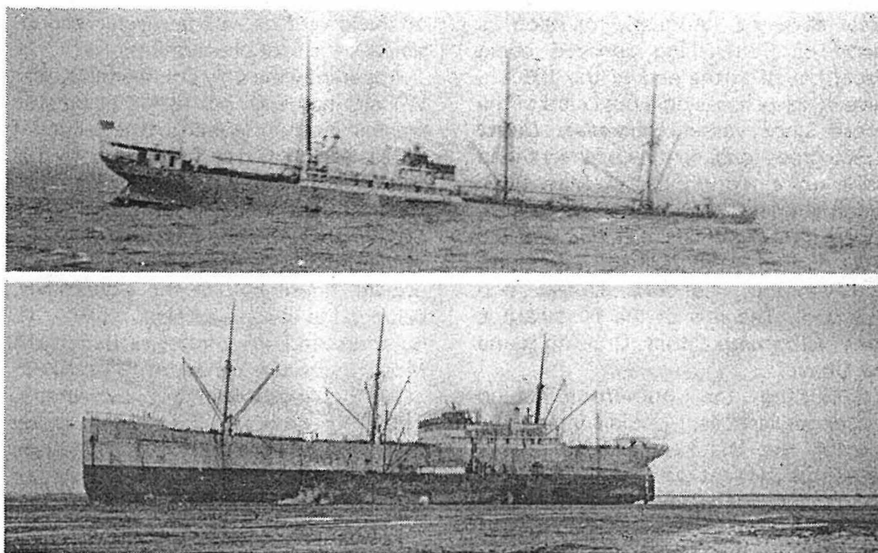
Särskilt 1942-43 sänktes mängder av fartyg av ubåtar mellan Cape Town och Freetown och Freetown var hösten 1942 fullt av krigsförlista överlevnade. Många norska och danska fartyg var bland offren. 7.6.42 träffades Danska Östasiatiske Kompagniets ms Chile på 6956 brton B-15 av 2 torpeder i maskin o sjönk på 13 minuter. 5 man i maskin dödades, 39 överlevande landsattes i Freetown av en jagare. -27.7.42 torpederades Westfalen-Larsens ss xxxx Leikanger på utgående från Cape Town. 18 dödade, 12 räddade. - 30.9.42 torpederades Danska ÖK:s ms Siam på 6637 brton B-13 3 grader norr om ekvatorn på resa Cape Town-Freetown. Träffad tvärs lucka 3 sjönk Siam inom 20 minuter. Besättningen togs upp nästa dag av ev engelsk ångare och landsattes i Freetown. Kl 24 natten till 8.10.42 torpederades 130'N.Cape Town Danske ÖK:s ms Boringiapå 5821 brton B-30 . 4 minuter senare exploderade en andra torped midskepps STB och sprängde livbåtarna nr 1 och 3 i luften där de låg intill fartygssidan fulla av folk. Befh Kolls svårt sårad, 32 passagerare och besättn.män dödades, däribland flera kvinnor. 35 överlevande räddades kl 07 8.10 av ss Clan Mactavish. Kl 08 träffades Clan Mactavish av en torped föröver och gick i djupet på några minuter med maskinerna igång. BB livbåt sögs in i propellern och krossades, de andra 2 båtarna kantrade, sjön var full av människor som klamrade sig fast vid vrakgods och flottar. Kl 14 kom Engelska ss Mathern till platsen och höll på hela em och bärgade överlevande. Ytterligare 7 man från Boringia var då borta. U-159, Witte

LIMA 12.9.42

låg bakom båda dessa sänkningar. Korvettenkapitän Helmut Witte,6.4.15 i Bojendorf/Holstein, fick riddarkorset 22.10.42 och gick iland våren 43 p g av sjukdom. - Av 128 ombv på Clan Mactavish omkom 54 och därtill 7 räddade från Bőriggia . De räddade landsattes i xxxxxxxxxxx CapTown. - Av en konvoj på 41 fartyg med eskort av 4 korvetter som lämnade CapeTown för Liverpool i okt 42 sänktes 18. Det första var danska ms Anglo Maersk som torpederades tors 27.10 kl 18 80'W. Kanarieöarna. Näst i tur kom så franska passagerarfartyget President Doumer 30.10 med 350 personer ombord, brittiska ss Hope Castle 27.10 och danskaÖK:s ms Tasmania 30.10.84 över-levande från dessa fartyg infördes till Madeira av ss Baron Elgin.

Historik

Motorfratyg på 3764 brton byggt 1918 vid Burmeister & Wain i Köpenhamn av stål. L. 110,9 B. 15,7 Tillhörigt redAB Nordstjernan (Axel Ax:son Johnson) i Stockholm. Rederiets 8de fartyg av Suecia-typen.(Se Suecia 16.8 42)och det sista Köpenhamnsbygget. De 2 närmast föregående ms var Valparaiso och San Francisco. Sjösatt 17.1.18. 6550 dw 2900 ihkr. - 24.10.21 grundstötte Lima på resa Valparaiso- Gtbg i snöstorm i Maghellans sund,Chile,sedan den chilenska lotsen satt fel kurs. Läck i rum I och 2 stod Lima hårt på grund på St.Edwards Rock i Channels Innocentes och bedömdes ett tag som förlorad. Befh B.Lindh. Av lasten gick 20500 säckar xxxxx salpeter, 41000 säckar korv, 87000 säckar malt och 23000 kolli styckegods i rum 1 och 2 förlorat. Flottogs först 18.11 21 av bärgningsfartyg från Punta Arenas dit Lima infördes 20.11 eft prov.tätning i Wise Bay. SÅAF vägrade betala den höga bärgarlönen och Lima togs i beslag av Chilenska staten och frigavs först i maj 1922. Som en följd av detta inställde rederiet all trafik på Chile fram till 1929 och handeln Sverige-Chile låg helt nere ända till 1937. LImas slutrep. utfördes vid Kockums. - Åhsberger var Limas 11:ebefh.



SALVING THE "LIMA"

I enclose photographs of an epic salvage job carried out by Lloyd's hand, the owners were very lucky to save their ship. The Lloyd's agent at the time, Frank H. Townsend, was a relation

GG 328 GLIMMAREN 17.9.42

8 MINEXPLOSIONER I NÄRHETEN UNDER ETT DYGN - MÅST KAPA VADEN MED MINA I.

Sjörapport

Av skeppare Johan Hansson.GG 328 Glimmaren av Hönö.

Mån 14.9.42 gingo vi ut från Hönö förfiske. Frisk SO vind undernatten och följande dag. Vi hade motorn igång hela tiden samt båda seglen hissade. Vårt mål för fiske var W om Robbergen och öster om det nya minbältet. Med den fart vi hade,beräknade vi tiden till 10 timmar från Skagen.Hirtshals ej synligt på grund av regndis. På tisdag morgon den 15.9 mötte vi GG 111 Judit av Donsö som hade kört 4 timmar från Hirtshals och ankrade vi 2 timmar W om henne. På tisdag började vi fisket och fortsatte under ons 16.9 härmed. Två gånger flyttade vi 5 minuter västvart. Då vi voro rädda för att komma för nära minbältet gingo vi återigen österut några minuter och ankrade. På onsdag kväll friskade vinden till på full W storm. När vi på kvällen hade spisat och 2 man av besättningen krupit till kojs, exploderade en mina. Kl. var då 20. Därefter exploderade ytterligare 5 st minor med 15 till 30 minuters mellanrum. Kl 01 på natten sprang den sista minan av .Vi kunde inte bedöma om det var fartygets wire som kommit i beröring med minorna ty med den hårda vind som rådde susade och dånade det mycket. Fartyget skalv visserligen vid varje explosion men inga starka skakningar förmärktes. Torsdag morgon 17.9 stillnade vinden så att vi kunde sätta ut snurrevaden. När vi voro komna till bojen och hade tagit in c:a 20 famnar av tågen,så exploderade återigen en mina c:a 4 trossar från fartyget. Då vi kände att det främre tåget var fast,stannades winschen, och rådslog vi hur vi skulle göra för att kunna bärga redskapen. Vi ansåg då att det bästa vore att ligga still för ankaret och ta in så mycket det gick att få ,varefter vi åter började taga in tågen. När vi hade fått in en tross exploderade återigen en mina c:a en tross från fartyget.Nu hade vi inget annat att göra än att försöka lätta ankaret och ta in det aktre tåget. Vi beslutade oss för detta och med största försiktighet lättade vi ankaret,som gick bra, varefter vi tog in tåget med stor försiktighet. När det återstod 2 trossar till vaden var det åter fast,varefter trossen sprang av . Vi förlorade resten,tillsammans 11½ tross samt vaden. Tacksamma för att ha livet i behåll gick vi österut och påträffade återigen Judith av Donsö. Från där vi legat till Judith gick vi på 1 timme 20 minuter. Ombord på Judith meddelades att en annan snurrevadsfiskare som kom från Hirtshals,talat med dem att han kört 6 timmar på samma sträcka som Judith gått på 4 timmar. Undernatten som vi gingo hade vi ostlig storm som gjorde att vi kommit minst 2 timmar längre västerut än som beräknats. Med denna redogörelse som jag här lämnat visar att jaggjortallt somkunde göras för attbärga fiskeredskapen.

Besättningsmännen: Hönö 10.10.42

Edor Ekcrantz Charles Johansson Johan Hansson

Karl Rasmusson Harry Larsson

GG 328 GLIMMAREN 17.9.42

Förluster & assurans

Glimmaren förlorade redskap för 1984:76 enligt räkning från Jul.Albrechtson i Götebörg som bifogades föregående rapport. Firman levererat till Glimmaren 572 kg Snurretåg = 1475:76 medan Frans Karlssons Vadbinderi på Hönö levererat för 509:- en vad med 47 glaskulor, en strut, 2 bogträ med stroppar och ett footrope. - Den 9.11.42 skrev Johan Hanssonåter till SKN att " vid nämnda tillfälle blev även wiren skadad och resan efter förlorade vi 2 ankare med kätting och en del av wiren.Jag hemställer för dens skull att även få ersättning för denna senaste förlusten. Enligt räkning 664:70 samt wiren 100:- eller tillsammans kr 764:70." - Albrechtson levererat 2 ankare à 492:50 och Hasses Skeppsfournering lev. 2 ankarkättingar för 172:20.

SKN förklarat sig billigt att ersätta förlusten med 2250:- i ett för allt. Men " Vidkommande förlusten av ankarna syne es denna hava uppkommit på grund av att wiren skadats vid det första haveriet och att denna skada icke observerats utan först upptäcktes på den andra resan genom att ankarna gått förlorade. En dylik förlust är knappast i och för sig ersättningsgill,men den står å andra sidan i sådant samband med minexplosionerna att vi icke vilja helt avvisa ersättning."

SKN 16.11.42 utbetalat 2250:- kronor.

Xxxxx data

Motorfiskebåt på 57 brton byggd 1942 på Hälsö av ek/furu. L.19,2 B. 5,9 120 hkr motor. Huvudredare skeppare Frans Johan Bertil Karlsson ,Hönö.

SIRENES 18.9.42 90% krig

RÄNT PÅ GRUND I NEUTRALITETSLEDEN VID BJURÖKLUBB - HELT VATTENFYLLD.

Rapport.

Sirenes adminstrerad av Statens Trafikkommission men nyttjad av Transatlantic i Göteborg. Assurerad i SÅAF.

Avgick Svartvik tors 17.9.42 destinerad till Båtskärsnäs vid Kalix för fortsatt lastning. Rumslast av 4347 ton silkesmassa,stuvad i jämna lag från sida till sida. Djupg F 17′- A 21′11″ 35 ombv. 870 ton wb

Fre 18.9 kl 21.34 grundkänning med 7½ knop vid Skötgrunden .Gåsörens fyr pejlats i rv 307°. Bjuröklubb i rv 170°. Vind N styrka 6,N sjömed överstänk , mulen luft,klar sikt. 2e styrman och lotsen J.Grahn på bryggan. Utkik på backen. Orsak:felbedömning av lotsen. Läckor i samtliga tankar.Samtliga lastrum, eld-& maskinrum vattenfyllts till 18′höjd sedan fartyget först kl 22.22 kommit flott för egen maskin men sedan åter grundstött 22.25 . På grund av krigsförhållandena (ryskt ubåtshot) har fartyget måst framföras inom svensk neutralitetsgrräns.

Journalutdrag

Tors 17.9 20.15 avgått Svartvik u. lots ledning och fortsatt inom den sv. neutralitetsgränsen p.g av krigsförhållandena.Skiftat lots 23.50 vid Härnön.

Fre 18.9 kl 03.20 lotsbyte vid Ulföarna, 05.30 lotsbyte vid Skags fyr, 08-17 lotsbyte vid Järsnäs, kl 11.05 lotsbyte vid Bredskär och kl 15 vid Ratan där 3 lotsar erhölls för fortsatt lotsning i följd till destinattionsorten. Lotsförman Lundgren,Bjuröklubb, övertagit lotsningens första del Kl 20.25 lämnat lotsen vid Bjuröklubb med Bjuröklubbs fyr i rv 132°,avstånd 0,5′. Lotsen Johan Gran övertagit lotsledningen. Kl 20.55 kurs NtO,dev -4°, magn kurs N7°O, missvisning +1,5° ,rv N 8,5°O. - Kl 21.22 styrt i Gåsörens fyrs vita sektor. - Kl 21.34 kurs 0°,dev.-4° ,magn kurs N 4° W ,missvisning + 1,5°,rv N 2,5° W. Haft grundkänning och stoppat. Gått hårt på grund 21.36. Pejlat Gåsörens fyr i rv 307° och Bjuröklubb i rv 170°.Omedelbart pejlat rännstenarena.Kl 21.37 full fart back.Börjat länsa tank 2. Kl 22.22 gled fartyget av grundet.Stoppat maskin,sedan slagit framåt med hårt STB roder. 22.25 åter på grund under röresle akteröver.Rodret tagit i grundet varvid rorledningen sprang sönder och spindeln i reservstyrinrättningen bröts av.Fartyget hugger våldsamt på grundet,läcka i tank 3 & 4 Lagt avv BB ankare 22.30,surrat roderkvadranten och börjat reparera styrledningen.Alla tankar och rännstenar läck,vattenintränger i eldrummet. Båda länspumparna i arbete.

Lör 19.9 på grund under sjövakter.Båda länspumparna arbetar. Vattnet 03.35 stigit över eldrumsdurken,pannorna måst släckas och fyrarna rakas ut.

Sön 20.9 Sedan bärgningsfartyget Herakles anlänt och förtöjt långsides BB

SIRENES 18.9.42

lämnade lotsen Grahn fartyget. På grund under sjövakter.

ss Sirenes 21.9.42
Karl Robert Tilly
Befh

Maskindagboken

Fre 18.9 kl 21.34 kändes en kraftig stöt i fartyget. Stopp 21.34,FB 21.37, stopp 21.39, FB 21.48, stopp 21.49, FB 21.50,stopp 22.10,FB 22.17,stopp 22.22, SF 22.23,stopp 22.25,HF -stopp 22.27 på grund

---

Crew list

Be..h Karl Robert Tilly,Villa Karlberg,Lerum, 16.11.86 (9.7.42)
1e styrman Gustaf Emil Smedman
2e styrman Sven Gustaf Rane, Ystad, 10.3.15 (20.5.42)
3e styrman Rutger Gustaf Rafstedt
Övermaskinist Per Oskar Bertil Samuelsson, Gtbg, 25.9.01 (Jan 41)
1e maskinist Tage Arvid Rossing
2e maskinist Sven Arvid Orsén
3e maskinist Axel Sigfrid Örnhamn, Gtbg, 1.2.92 (1.9.42)
Stuert Helge Alexius Johansson
Kock John Emil Wiessner
Kockelev Ture Elof Larsson
Salongsuppassare Sven Arnold Johansson
Mässuppassare John Alvar Karlsson
Timmerman Johan Emil Hamlund
Båtsman Sven Lennart Johansson
Matros Sven Allan Kjellberg, Bro, 26.11.16 (15.5.42)
Matros Henry Albert Nilsson
MatrosJohn Folke Paulsson
Lättmatros Tore Einar Dahl
Lättmatros Karl Erik Karlsson, Hemmesjö, 22.8.23 (8.7.42)
Lättmatros Helge Malkolm Moberg
Jungman Bror Edvin Byström, Hedemora, 24.5.08 (16.12 41)
Jungman Hans Arne Pettersson
Smörjare Nils Norenius
Smörjare Arne Östen Andersson
Smörjare Helmer Karlsson, Gtbg, 10.4.82 (1.9.42)
Eldare Karl Oskar Svensson,
Eldare Knut Erik Samuelsson
Eldare Anton Olsson
Eldare John Moritz Alm,Sölvesborg, 15.9.86 (21.4.42)
Eldare Lars gunnar Larsson
EldareBengt Joachim Wallinder, Åsele, 20.3.08 (27.5.42)

Forts

SIRENES 18.9.42

Crew list forts

Lämpare Eve Bertil Nilsson, Torstorp, 27.1.13 (19 nov 39)
Lämpare Ernst Hugo Björkman
Lämpare Thor Adolf Gren

Lots: Johannes Grahn,Piteå, 16.4.92 - lots sedan 1913 vid Pite-Rönnskär.
Tillfälligt medföljande:icke tjänstgörande lotsen mästerlots H.F.Westin från Luleå.

Sjöförklaring i Skellefteå 6.10.42 kl 11

Sakkunniga: Hamnkapten Alvar Hedensjö & sjökapten Victor Arndt.
För xkxpxxx Transatlantic skeppsklarerare John Dahl.
Bo Bergström för KK och SKN.

Befh Tilly: Förutom s.k neutralitetskort amvänt kort nr 104,Skellefteå.

Lotsen Grahn: Övertagit lotsningen 20.25 vid Bjuröklubb. Logg ej använts vid tillfället,enär vädret var klart. Uppskattat farten vid tillfället till 7 a 7½ knop.Vid lotsning i dessa farvatten brukade han alltid ändra till N kurs när han kommit tvärs Skallön. Lotsat otaliga gånger i denna xx led under årens lopp .Han visste genom kännemärken i landkonturen när han befann sig tvärs för Skallöns norra udde.Han hade aldrig därfrån iakttagi något fyrsken från Bureåfyrarna. Hade lagt om kursen som han brukade göra när han trott sig iakttaga Skallöns nordligaste landkontur,men som det senare visat sig befann sig inte fartyget tvärs för Skallön,och denna felbedömning orsakade grundstötningen. Grahn varit absolutsäker fartygets position då han lagt kursen till N. Det blåste en frisk vind varför han med hänsyn till avdriften tagit u-- ½ streck nordligare kurs.

2e styrman Rane:Tagit vakten kl 20. Liksom lotsen uppskattat avståndet till Bjuröklubbs fyr till ½'. Fatt c:a 7 knop. Korsen ändrats till Nordlig kl 21.22 och fartyget ränt på grund 21.34.Ej verkställt någon pejling enär han litat på att lotsen kände till var fartyget befann sig. Sett ett par fyrar som lotsen sagt var inseglingsfyrar till xxxxxx en hamn vars namn han glömt. Ena fyren visat rött sken och denna hade 2e styrman varseblivit c:a 5 minuter före grundstötningen.

Befh Tilly: Lämnat bryggan sedan lotsen Grahn övertagit lotsningen. Sjökort nr 104 framlagt i karthytten.Byström stått till rors.Kompasserba just erade i Rotterdam 14.8.42. Sista deviationsundersökning 15.9.42.Ingen lodning verkställts före grundstötningen. När han lämnat bryggan som vanligt sagt till vakhavande styrman att varsko om något särskilt inträffade. 2e styrman var fullt xxxxxxxxx kunnig och skötsam,icke setts använda sprit. Lotsen Grahn hade vilat ettpar timmar efter att ha kommit ombord i Ratan,sedan ätit.Ingen sprit förekommit.Lotsen upplyst befh att fartyget skulle gå innanför Skötgrunnan.Vädret var molnigt med klar sikt och land-

SIRENES 18.9.42

konturerna varit synliga. Då befh gått ner från bryggan hade inte konturerna v Skötgrunnan synts. Befh efter grundstötningen rusat upppå bryggan och vertagit befälet.Sedan maskin stoppats beordrat chiefen att länsa tank 2. å han slagit back i maskin hade han frågat lotsen efter kursen varvid denne x varat " styrbord.". Pejling verkställts efter grundstötningen. Fartyget hade prungit läck redan vid första grundstötningen. Befh inte sett huruvida Bureå-yrarna varit synliga och 2e styrman inte sagt något om att han sett dessa yrar.

Lotsen Grahn: Börjat sin tjänstgöring kl 10 f.m 17.9 ombord på ett sydgående farryg och tjänstgjort i ett sträck på detta fartyg till 18.9 kl 01.30 Fartyget anlänt till Ratan kl 10.f.m 18.9 där han lämnat det.Inte känt sig särskilt trött varför han inte lagt sig att vila.Besökt Ratans lotsar och druckit en kaffekask där på c:a 5 cl brännvin.Inte ätit någon mat vare sig i Ratan eller under sistnämnda tjänstgöring. Kl 02.30 den 18.9 underrättats att Sirenes väntades till Ratan.Kl 15 gått ombord på Sirenes och då först gått och lagt sig för att försöka sova men inte somnat på grund av kylan varför han stigit upp efter c:a 30 minuter.Ätit i befälsmässen kl 17-17.30. och då druckit vanlig måltidsdricka. Kände till farleden sedan gammalt. Börjat lotse i denne farled 1922 och passerat den otaliga gånger i mörker och dagsljus.Då han kl 21.22 lagt om kursen till nordlig hade han varit absolut säker på att fartyget passerat Skallön,vars landkontur han trott sig känna igen. Inte gjort någon pejling. Inte sett efter hur mycket klockan var då han styrde in i Gåsörens fyrs vita sektor. Visste därför inte hur länge han styrt i denna sektor innan han lät ändra kurs till Nordlig.

Sakkunniga Hedenjsö anmärkte att Sirenes vid kursändringen i själva verket befann sig tvärs för Skallöns Östra udde (inte den nordligaste som Grahn trott)

Lotsen Grahn: Många gånger passerat Skötgrunnan utan att kunna se denna. Skötgrunnan så låg att man inte kan se den från den höga bryggan på stora fartyg. På frågor av Hedensjösvarade Grahn att då han kl 20.55 lagt om kursen hade han varit inne i karthytten och tittat i sjökortet. Inte sett skenet från Bureåfyren. Ljuset från Gåsörens fyr hade inte varit bländande.Tillfrågad om han denna dag (6.10.42) förtärt spritdrycker svarade Grahn att han druckit 2 pilsner pm morgonen och tagit en grogg under pausen i förhandlingarna som varat 30 minuter.

2e styrman Rane: Vid kustfart brukade loggen användas endast vid tjocka och dålig sikt. Inte gjort några positonsbestämningar efter det fartyget lämnat Bjuröklubb.Inte versktällt ngn lodning. Inte varit inne i styrhytten sedan fartyget kommit in i Gåsörens vita sektor. Belysningen i styrhytten inte särskilt stark. Han hade följt med tiden på sin klocka. Före grundstötningen sett 2 fyrar med vitt sken och x två med rött sken.Lotsen sagt

SIRENES 18.9.42

att det var ledfyrar till två orter vars namn han glömt. Det röda fyrskenet hade han varseblivit efter det de lämnat Gåsörens vita sektor och omedelbart före grundstötningen. Hedensjöupplyst att det måste ha varit fyrarna i Bureå 2e styrman sett (röda skenet). Befh varit på bryggan c:a 15 minuter efter det Grahn övertagit lotsningen.Han hade inte tyckt att lotsen verkat "konstig" vid tillfället.Då kursen lagts om till nordlig hade lotsen stått och sett på något landmärke akteröver.Det var så mörkt att landkonturerna om BB endast kunnat skönjas svagt. Utkiken på backen, Kjellberg hade inte varskott att han sikat land före grundstötningen. 2e styrman var utvilad vid tillfället.

Matros Kjellberg: Utkik från 21.20. Grundstötningen inträffat c:a enkvart efter det han tagit över sin vakt. Strax innan grundstötningen varseblivit landkontur om BB ((ön Skötgrunnan)) men inte ansett sig ha någon anledning att varsko styrman om det. Minns inte vilka fyrljus han sett. Inte varit bländad av något fyrsken. Backen ligger 4½ meter lägre än kommandobryggan.

Jungman Byström: Till rors 21.20. Ändrat kurs 2 gånger fre grundstötningen Först till rakt nordlig, sedan till NtW. Sista ordern hade varit tillbaka till nord igen. 5-10 minuter förflutit mellan de båda orderna. På BB sidan tydligt ljus från land men inte något rött sken. Landkonturerna inte varit särskilt tydliga. Före grundstötningen sett landkontur om BB ungefär 15 minuter. Enligt hans uppfattning hade lotsen Grahn vid tillfället varit berörd av starka drycker. Lättmatros Moberg och Petterson, som tagit emot Grahn då denne kom ombord i Sirenes, hade berättat för honom att Grahn då luktat sprit. Då Grahn kommit ombord hade han sett denne ta ett snedsteg men ~~visste inte om~~ visste inte om det var på grund av sjögången eller för att Grahn varit onykter. Själv inte ~~Grahn~~ sett Grahn dricka psrit och inte varit så nära honom att han kunnat känna att Grahn luktat sprit. Kursen vid g. varit 356°.

Lättmatros Karl Karlsson: Då han påropades visade det sig att han i pausen i förhandlingarna berusat sig med spritdrycker och av polisen satts i förvarings arrest. Befh förklarade att han avstod från att höra Karlsson.

Chiefen Samuelsson: kl 17.30 den 18.9 ätit i bl.a lotsen Grahns sällskap. Ej märkt att GRahn varit berusad.Endast druckits vatten till maten.

3e maskinist Örnhamn: Tagit emot orderna i maskin.

KK Memorial 17.11.42

Försumlig navigering från lotsens sida. Denne, som lät framföra fartyget i en för honom välkänd farled med ett flertal tända fyrar till sitt förfogande,underlät att ta eller begära säker positionsbestämning av 2e styr-

SIRENES 18.9.42

mannen när kursen kl 21.22 ändrades till magn Nord. Vid sjöförhöret ville lotsen göra gällande att han under gång i ifrågavarande farled alltid ändrat till nordlig kurs då han kommit tvärs Skallöns norra udde och att "han aldrig därifrån iakttagit något fyrsken från Bureåfyrarna." Nagelfares nu detta påstående skall man finna tt om en sådan navigering företagits skulle fartyget med all säkerhet ha funnit sig på grund på Spolens 3,7-metersklack några minuter senare.En blick i sjökortet visar även att fartyget först måste vara väl klart Disagrundet innan navigatören med ett lastat fartyg vågat runda alla grundklackarna NW om Skötgrunnan på en rent Nordlig kurs.Vad ensfyrarna till Bureå beträffarär det med verkligheten överensstämmande att dessa fyrlyktor med rött fast sken är svåra att usskilja,men har det oaktat skenet varit synligt före grundstötningen. Vakthavande styrmannen konstaterar nämligen att han ungefär 5 tidsminuter före grundstötningen iakttagit 2 fyrar med rött sken och 2 med vitt sken som lotsen upplyst honom vara "ledfyrar till två orter vars namn styrmannen glömt." Sirenes befann sig då i Gåsörens gröna sektor,varför de båda röda fyrskenen ett par streck för om tvärs oundgängligen måste ha varit Bureå fyrar. Avgjort klandervärt är ävenlotsens underlåtenhet att använda sig av vare sig klocka eller logg då fartyget kl 20.55 inkommit i Gåsörens trånga vita fyrsektor.Hade han vid samma tidpunkt,när kursen ändrades till magn. NW, uppmärksammat klockan och dessutom vetat att fartyget under rådande ogynnsamma sjö- och vindförhållanden endast gjort omkring 7 knop, hade en ekle huvudräkning sagt honom att fartyget inte kunnat tillryggalägga den erforderliga distansen på 27 tidsminuter utan hade istället behövt dubbla denna tid för att komma väl klar Skötgrunnan,vilken, trots dess relativt låga höjd över vattenytan,är ett gott sjömärke även under mörker,oaktat därvarande STG-märke icke alltid kan urskiljas. Utkiken på backen observerade ön i mörkret strax före grundstötningen ,vilket visar att mörkret inte varit så tätt att man även med beaktande av höjdskillnaden mellan brygga och back kunnat få sikte på ön. - Vad vakth. styrmannen beträffar borde han "följt med" lotsens navigering och inte helt och hållet lämnat bryggan i händerna på denne. Visserligen är det mycket svårt för en ung styrman mästra eller i extrema fall taga befälet från en gammal beprövad och med farleden välkänd kronolots,men hade det det oaktat varit styrmannens skyldighet att företaga vissa positionsbestämningarpå sin vakt. När lotsen t.ex kl 21.22 företog den fatala STB-giren med hjälp av något för styrmannen okänt märke iland och denne fortfarande hade sikte på Bjuröklubb,borde han ha pejlat denna fyr på kompassen och lagt ut bäringen i sjökortet.När sedan pejlingen varnat honom att distansen på NW kursicke varit utgången,och Bureåfyrarna strax därefter blevo synliga i en allt annan än rent W riktning, hade han ögonblickligen bort göra lotsen

SIRENES 18.9.42

uppmärksam på situationen och beordrat dikt STB roder.

Särskilda anmäkrningar:

Då det under sjöförhörets gång framkastats vissa till synes svårartade beskyllningar mot lotsen och hans navigering xx av fartyget varit ur sjösäkerhetssynpunkt komprometterande - vilket dock i viss mån kan hava härlett sig av brist på vila och sömn - bör ärendet remitteras till Kungl Lotsstyrelsen. Ex officio

Bo Bergström

Lotsen åtalad

KK beslöt 5.12 42 att remittera handlingarna i ärendet till Lotsstyrelsen som dock den 9.12 återställde desamma med meddelande att styrelsen denna dag beslutat föranstalta om åtal mot den å Sirenes tjänstgörande lotsen. Enligt Kungl.Lotsstyrelsens beslut. Richard Edman. - I övrigt lät KK saken bero och tillställde endast 2e styrmannen en avskrift av yttrandet i memorialte.

Grundkänning 27.10.43

27.10.43 kl 06.57 på resa Holmsund-Königsberg med massaved fick Sirenes med 7-8 knop grundkänning vid Sörgrund,Hävringe,utan att fastna och kom in till Oxelösund läck i förpik,tank1, maskintankarna och toortanken under pannorna. Kronolotsen hade girat STB hän för tidigt i den trånga leden. Kapten Tilly var då fortfarande befh.

SKNEIII 242 JOURNALUTDRAG 20.9- 14.11 42

Som belyser bärgningsarbetets gång.

Sön 20.9 kl 16 Herakles anlänt kxxxxxxx och förtöjt långsides BB 17.30. En ångpump ombordförts och placerats i crossbunkerrummet ovanpå lasten. Ångledningar dragits från Herakles till densamma. Ett hål bränts i skottet mellan eldrum och crossbunkerrum (2x3') för att möjliggöra pumpslangarnas nedförande i eldrummet.De förberedande arbetena avslutats 23.20. Fartyget erhållit ånga till winschamna och länspumpningen börjat.

Mån 21.9 Fortsatt länspumpning av maskin- & eldrum.Dykare på f.m konsteteter at att fartyget står hårt på grund.Ett flertal hål och bucklor iakttagits. Ett stycke av skäddan helt avslagen.Kl 09 anlände 10 st öppna pråma och rekvirerat arbetsfolk från land och upplossning av lasten omedelbart påbörjats med 5 gäng från samtliga luckor.Herakles levererar ångan till winscharna. Kl 15 börjat länsa med ytterligare en pump som uppmonterats i crossbunkerluckan.Kl 17.30 var maskin-& eldrum läns. Stuckit fyr i STB panna kl 18.30.Lossningen av massalasten fortsattunder förnatten.Utlossat 2955 torra oskadade massablar som uträknats från fartyget.

Tis 22.9 lossningen avbrutits 00.30 p,g av brist på pråmar.Fortsatt med

SIRENES 18.9.42

framhivning av balar till luckans mitt.Arbetet har fortskridit ner till våta lagerav alsten som är mycket hårt sammanpressad och delvis nödvändiggör löshivande av varje bal för sig. Även dynamit använts för att spränga loss balar. Under hivning i lucka 4 sprang STB-bommens fäste i bombordet och bommen måste nedriggas. Kl 05.15 anlände Finska bärgningsångaren Herkules och förtöjde akter om Herakles på BB sida. 2 pumpar från Herkules uppmonterats i lastrum nr 5. Kl 06 fartyget självt givit ånga till winscharna,och till bärgningspumparna. Under f.m ökande SSO-lig vind och sjö.Kl 12 måste Herkules avbryta arbetet på grund av sjöhävningen,kastat loss 12.20 pch avgått. Ankrat upp 1'SO om Sirenes. Kl 14.30 måste även Herakles avbryta pumpningen, kasta loss och avgå för att ankra upp i närheten. 3 man från Herakles kvarstannat ombord för att passa pumparna. Kl 21 kom Herkules långs sidan coh avhämtade arbetsfolket vilka landsattes i Skelleftehamn .10 man av arbetsstyrkan kvarlämnade under natten.

Ons 23.9 Hearkles återkommit kl 09 och fortsatt länsningen. Herkules åter kommit kl 11.30 med nytt arbetslag från Skelleftehamn och lossningen fortstts kl 12 med 5 gäng. Skadade och våta balar lämpats överbord. Kk Motorseglaren Vida från Sölvesborg förtöjt vid lucka 2 STB kl 15 och börjat inlasta torra balar. Kl 20 erhållit 4 st pråmar till vilka omedelbart börjat lossas såväl våta som torra balar från lucka 4 & 5.

Tors 24.9 Lossningen fortsatt. Lämpning av last fortsatt i brist på pråmar. M/aux Vida lastad med 535 balar torr massa 05.30 lämnat och gått in tilll Skelleftehamn. Fått 5 pråmar 14.30 i vilka lossningen fortsatts. Vida återkommit 21.15 ,förtöjt om STB vid Lucka I och börjat lasta. - 21.30 samtliga pråmar lastade och ingått till Skelleftehamn. Fortsatt hela nattenatt lämpa last.

Fre 25.9 kl 06 Herkulse ingått till Skelleftehamn med arbetsfolket och återkommit 08.20 med ny arbetsstyrka som fortsatt lossningen.Neptun anlänt 07.30 och ankrat strax akter om Sirenes för att på f.m komma upp och förtöja om STB varefter länspumpar förts ombord. I brist på ett gäng stuveriarbetare har hela besättningen från 14.30 lossat i rum 2.

Lör 26.9 Fortsatt lossning. Kl 01 slutade besättningen arbeta i rum 2. 03,15 Herkules gått från sidan p.g av stark ~~skräsnsäkkning~~ sjöhävning. Återkom kl 06,avhämtat arbetsfolket och gått in till Skelleftehamn. Återkommit 08.15 med ny arbetsstyrka. Fortsatt 08.30 att lossa massa i pråmar. Herkules under dagen bogserat ut Sirenes varpankare 80 famnar tvärs ut om BB från poopen varefter detta styvhalats.Dykare i arbete med att täta bottenskadorna.Lossning hela natten till söndag.

Sön 27.9 Herkules avgått 06 med arbetsstyrkan till Skelleftehamn,återvänt 08.20 med ett nytt skift som fortsatt arbetet. Vida gått in till Skell-

SIRENES 18.9.42

eftehamn med last kl 04,återkommot 17.45. Försök gjorts på f.m att röra fartyget genom hivning av BB ankare men fartyget står fast. Dykare i arbete. En del av besättningen hjälpt till att lossa 05.30-12.

Mån 28.9 Lossning pågått hela natten.Herkules hämtat ny arbetssyrka på morgonen och lossningen fortsatt 08.30. Vida gått in med full last till Skelleftehamn 06.15. En del av besättningen lossat i lucka 4 17.30-24.

Tis 29.9 Lossning hela natten. Herkules gått in 06 med arbetsfolket,kommit ut igen 08.25 med nytt skift. Besättningen hjälper till att lossa som tidigare. Dykare funnit att fartyget är flott från för till midskepps. Herakles och Neptun gjort fåfänga flottagningsförsök.

Ons 30.9 01.30 åter försökt dra fartyget flott. Växelvis hivat och stuckit på BB ankarkätting men fartyget står fast på grundet. På e.m. försök gjorts med 2 bogserbåtar akter att vrida loss fartyget vilket misslyckats Kl 19 Herkules och Neptun åter förtöjt längs sidan. Dykare fortsatt täta.

Tors 1.10 Lossning o lämpning av last hela natten. Kl 06.45 Neptun börjat lossdragningen. Kl 07.15 fartyget flott. Hivat in varpanakret akter. 07.40 åter på grund. 09.30 åter flott.Börjat inbogsseringen till Skelleftehamn. Anlänt dit 13.20,ankrat utanför Rönnskär,BB+ 45 famnar.Dykare gått ner för provisorisk tätning.

Fre 2.10 Ingen lossning. Prov. tätning fortsatt.Värderingsmän för lasten besiktigat ombord.

Lör 3.10 Inge lossning, forsatt tätning. Herkules kl 16 ombordtagit sina pumpar och avgått.

Sön 4.10- Mån 5.10 Ingen lossning. Dykare fortsätter att täta. Besiktningsmän förordat utlossning av all last.

Tis 6.10 Ingen lossning. Sjöförklaring avgivits i Skellefteå 09-19. Kl 13-25 bunkrat 15 ton kol från Neptun.

Ons 7.10 Inbogserats till kaj i Skelleftehamn av Neptun och Herakles. Förtöjt vid kaj kl 10 f.m med STB sida till kajen. F.15′8″ - A 16′4 ″

Tors 8.10 Lossat. Bunkrat ytterligare 40 ton. Dykare tätat.

Fre 9.10 Lossat kl 07- 13 i samtliga 5 luckor .Neptun avgått 13.30.Ett tätningsplan placerats under 2ans rum och surrats med wire.

Lör 10.10 Lossat i samtliga fem luckor 07-13. Kl 13.30 böjat intaga bunker-ved. Fortsatt tätning. Valkyrian anlänt kl 17.30.

Sön 11.10 Tätningar placerats under rum I av Valkyrians folk.Ingen lossning

Mån 12.10 Lossat med 4 gäng kl 07- 16.30. Dykare tätar.

Tis 13.10 -"- -"- -"-

Ons 14.10 -"- -"- -"-

Tors 15.10 Fre 16.10 lörd 17.10 fortsatt lossning och tätning

Sön 18.10 En pump med slangar nedsatts i 4ans underrum. Börjat ta upp dykarställningarna.

forts

SIRENES 18.9.42

Mån 19.10-tis 20.10 07-16.30 lossning med 1 gäng i crossbunkerluckan. Tagit ombord bunkerved.

Ons 21.10 Fartyget utlossat kl 17.

Tors 22.10 Herakles avgått för att bistå ett grundstött fartyg.Kvarlämnat 2 man för att sköta pumparna.Intagit bunkerkol & bunkerved.

Fre 23.10 Besättningen losshivat och upptagit ännu kvarsittande maxsabalar i crossbunkerrummet.

Lör 24.10 Kl 17 börjat intaga bunkerkol. Fortsatt hela natten.

Sön 25.10 Herakles återkommit 02.30 och förtöjt längs sidan.En pump insatts i rum 3. Alla pumpar provats.

Mån 26.10 06.45 med eskort av Herakles avgått 06.45 fråm Skelleftehamn. Djupg F 8′- A. 13′. 6 man från Herakles ombord för att passa pumparna. Gått genom neutralitetsleden under lots ledning.

Tis 27.10 Kl 12 ankommit till Gustavsvi.Tagits in i dockan 14.50- 15.10 Dockan läns kl 23.Fartyget torrsatt.

Ons 28.10 Kl 18 Herakles fått ombord all pumpmateriel och avgått till Härnösand. Verkstaden börjat med uppmätning av plåtar etc.

Tis 29.10 Representatnet för assuransen,Götaverken & Eriksberg varit ombord för kostnadsberäkning av reparationen.

Fre 30.10 Verkstasarbetena börjat.

Lör 31.10 -lör 7.11 Tätningsplåtar svetsats över bottenskadorna.Hjärtstocken riktats,rodret riktats, m.fl reparationer.

Mån 9.11 kl 07 börjat fylla torrdockan. Fyllt i jämnhöjd med fartygets slimgerkölar. Sedan provat samtliga barlasttankar.En mindre läcka observerats i 2ans tabktak (rum 3) i en växel som omedelbart maskindiktades varefter fartyget godkändes och dockan började fyllas helt. Kl 11.20 var fartyget flott. 12.30 börjat uthalningen ur dockan. Avgått ffån Härnösand u. lots ledning. Kl 14.30 anlänt Härnösands redd. Efter kompassdeviering och kompensering gått in till kolkajen 16.35 assisterad av en bogserbåt. Fram till midnatt bunkrat 100 ton kol,10 ton FW.

Tis 10.11 Avgått från Härnösand 07.20.Gång under lots ledning i 65% -zonen.

Ons 11.11 Gång under lots ledning. Kl 22 passerat lat N 59°.Gått ur 65%-zonen och kommit in i 125%-zonen.

Tors 12.11 Gång under lots ledning i 125%-zonen.

Fre 13.11 -"- -"- Kl 21.1o passerat Falsterbokanalen och gått in i 90%-zonen.

Lör 14.11 Gått u.lots ledning i 90%-zonen. Kl 17.30 anlänt till Göteborg och förtöjt vid Götaverkens brobänk ass. av 2 bogserbåtar.

ss Sirenes 14.11 42

K.Tilly

Befh

(Utdraget sammanställt av spridda utdrag på olika ställen)

SIRENES 18.9.42

"Herakles" skeppsdagbok 18.9.-28.10.42

Fre 18.9 kl 20.50 avgått Stockholm mot Rönnskär utanför Piteå där Sirenes grundstött. Sön 20.9 kl 15.30 ankrat i närheten och befh Gotthard Litsing i motorbåt gått över till Sirenes och tecknat bärgningskontrakt med befh Tilly. Fartyget hårt på grund på Skötrevet,2 kbl NO Skötgrunnan. Djupg på grundet F 18′ 9″ - A 20′ 6″ .Haveristen stävade SSO på egen kompass. Efter upplodning av djupet runt haveristen lättade Herakles ankar kl 17 och förtöjdes intill Sirenes BB-sida. En 250 tons Eureka kolvpump hivats ombord och placerats på en ställning byggd på massalasten i crossbunkern under mellandäcket. El. kablar dragits över eftersom Sirenes dynamo står under vatten. En ångledning kopplats från Herakles till Sirenes winschledningssystem. 4 sugslangar letts från pumpen ner tillpannrummet genom ett hål som skurits upp i skottet,varpå pumpen startades kl 23.15. Arbetet återupptagits kl 05 mån 21.9 då en dykare konstaterade att hela fartyget vilade på en botten av stora stenar med skador synliga i slagen och skäddan avslagen. En 12″ centrifugalpump tagits ombord och placerats på en uppbyggd ställning i crossbunkern med 6 slangledningar dragna till eldrummet genom ett i skottet uppbränt hål. Kl 09 anlände rekvirerat arbetsfolk och lossning kom igång från samtliga luckor till förhyrda pråmar. Endast den torra massan överst i rummen utlossats. Kl 12.30 var 5 pråmar lastade och lossningen avbröts. Kl 15 startades centrifugalpumpen och kl 17 var maskin rummet nerlänsat till durkhöjd och fyr stacks under haveristens pannor. Slangarna arbetades ner under pannrumsdurkarna. Kl 22 avbröts dagens arbete Svag sydlig vind, skyad luft. Tis 22.9 tätade en dykare synliga skador vid slingerkölarna med talg och kilar från kl 05. Vid samma tid anlände finska bärgnings ss Herkules och förtöjde akter om Herakles på Sirenes BB-sida. Kl 07 kunde haveristen själv hålla ånga till winscharna och pumparna varför Herakles ångledning nermonterades. Ytterligare 2 pumpar satts ombord med slangar ner i rum I resp. rum 4 & 5. Arbetsfolket flänsat torr last från underrummen till mellandäcken. För att arbeta med slangar i rumm en måste de kantstuvade massabalarna sprängas loss med dynamit.Bogserbåt avhämtat lastade pråmar. Herkulse måste gå från sidan 12.20i tilltagande vind och sjö från SSO och 14.30 lämnade även HeraklesBB-sidan sedan betryggande manskap lämnats kvar för vakthållning vid pumpar och silar. På kvällen förde Gåsörens lotsbåt över arbetsfolket till Herkules som tog in dem till Skelleftehamn.Regn och regntjocka,SSO vind, sjöhävning. - Ons 23.9 avtog vind och sjö under båtten.Herakles 09.15 förtöjt långsides och arbetet fortsatt med att spränga loss lasten. 11.30 kom Herkules med nytt arbetsfolk som genast satte igång att lämpa våt massa från samtliga fem rum.Kl 14.40 anlände motorseglaren Vida och började lasta från rum I. 2 pumpar 14.30-22 förgäves sökt länsa rum 3. Oavbruten lossning. Disigt.

.SIRENES 18.9.42

SSW 2-3 Beaufort.Något mindre sjö. - Tors 24.9 sedan en dykare med bastmattor och plankstumpar som sammanbundits med wirebendsel sökt täta en större skada som var synlig under rum 2,kunde vattennivån i rummet nerlänsas 1′. Åtta öppna pråmar lastats under dagen. 16.30 måste dykaren gå upp i tilltagande sydlig vind och sjö. Från 05.30 var Vida inne i Skelleftehamn och lossade,återkom 21.15 till rum I. Från övriga rum lämpades lasten överbord eftersom pråmar i rådande väder -syig sydlig vind med sjöhävning - inte kunde bogseras ut. - Fre 25.9. måttlig N vind,någon sjöhävning. 07.35 uppankrades Neptun i närheten och förtöjdes 09.45 långsides sedan Herakles förhalats.En Eurekapump och en Luvigxxsbergspump från Neptun uppmonterats i mellandä( ) med slangar till rum 4 & 5. Startas kl 15. Oavbruten lossning. Kl 12 beräknades c:a 1600 ton massa ha lossats (räknat som torr vikt). Vind NNW & NO 2-5 Beaufort med rätt grov sjö. Dykare klätts 14.30 och gått ner för fortsatt tätning. Kl 16.45 avgick Vida med full last samtidigt som bogserbåten Sigrid kom med 6 tomma pråmar vilka genast börjat lastas. Kl 17 kom bogserbåten Fanny med 18 man extra från land.Dykarna arbetat till kl 22.- Lör 26.9 kl 01 avbröts lossningen p.g av sjöhävning och Sigrid avgick med 4 lastade pråmar. 03.15 lämnade Herkules fartygssidan men kom åter upp långsides 06 för att avhämta arbetsfolket.Dykare klätts kl 05 och gåttner. Herkules återkommit med nytt arbetsfolk och lossningen fortsatt. Vida börjat inta ny last 09.30. I rum 3 vattennivån nerlänsats xxxx två fot. Ett varp utlagts akterut BB med hjälp av Herkules och BB bogankare utbogserats kranbalksvis och lagts av med 75 famnar kätting. Dykare slingat den lossslagna skäddan som upphivats på akterdäck. Oavbruten lossning, men bärgnings arbetet avbrutits kl 21 eftersom det är lördagskväll. - Lätta vindar,klart. Söndag 27.9 kl 04 Vida avgått med full last.Kl 05 dykarna gått ner för tätning. Herkules avgått med arbetsfolket 05.50 och och återvänt 08.20 med nya gäng som omedelbart fortsatt lossningen. Fanny anlänt under dagen med 3 pråmar och Sigrid med 3. Lossning pågått hela natten.Tidvis tjocka. Sjöstillt. - Mån 28.9 Vida avgått 06.15 med full last.Herkules på f.m förgäves sökt vrida Sirenes akterskepp. En Gwynnepump tagits ombord från Neptun och monterats på lasten i rum 2.Ytterligare 2 slamlängder kopplats från Herakles transportabla centrifugalpump till rum 3.Vattnet nerlänsats ytterligare 4 fot eller tillsammans c:a 7 fot.- En dykare nersänts 13.30 för tätning vid lucka 5 men den var blockerad av utlämpade massabalar. Lossningen pågått oavbrutet. Disig luft, tilltagande SSO vind och sjö. - Tis 29.9 utbyte av rabetfolk på morgonen av Herkules.Fortsatt uppsprängning av massa i rummen.Fåfänga försök att rubba haveristen, avbrutits 22.40. Tjocka med lätta kårar,moderat sjö. - Ons 30.9 lossningen pågått hela natten Kl 01-12 ett nyttförsök utanresultat att dra Sirenes flott. Samma kl 05-05.50-. Kl 09.30 började all 3 bärgningsfartygen bogsera med full kraft givande hårda knyckar samtidigt som haveristens bogankare påhivats.Försöket

SIRENES 18.9.42

avbrutits ~~22x42~~ 13.35.Ett nytt försök utan resultat 18-18.40. Under f.m arbetades slangarna ner i rännstenarnai rum 3 och vattnet utlänsades helt. Kl 19 Kerkules och Neptun åter förtöjt långsides och kopplat el.ledningar för belysning vid lossningen.Universalpumpen i rum 3 skiftats ner så att höjden endast var 3' över durken.Slangarna arbetats ner i rännstenarna.Lossni Lossning pågått hela natten i tät tjocka med svag W vind. - Tors 1.10 kl 06.30 började Neptun åter draga med kabeln fastsatt på poopen.Djupg var nu F 16'10" - A 16'3" . Kl 07.30 flottogs Sirenes och Neptuns kabel kastades loss. När Herakles och Neptun sedan skulle dra ut Sirenes på djupt vatten fastnade fartyget med ytterst sakta fart på någon sten.Flottogs åter 09.30 ochutbogserades av Herkules på djupt vatten.Neptun förtöjt långsides och Herakles gick före under täta lodningar. Tät tjocka. Kl 11 förtöjde även. Herakles vid haveristen och 13.20 uppankrades Sirenes på Skelleftehamns redd.En dykarställning byggts till kl 17 då dagens arbete avbröts och pump- & silvakter tillsattes. Tät tjocka. Svag sydlig bris.- Fre 2.10 dykare nere och tätat under akterskeppet kl 06-21.Mulet,disigt,svag vind - Lör 3.10 dykare i arbete 06.21 med tätning. Neptuns 12" pump och en ångpump från rum 4 nermonterats. Herakles Eurekapupmp i rum 5 skiftats över till BB-sidan 4 pumper igång för länshållning av rum 2,3 och 5 samt maskin,eldrum och crossbunker. Herkules lämnat kl 16 och återgått till Finland. - Skyad luft, svag vind. - Sön 4.10 dykare nere 06-20. Mån 5.10 dykaretätat 06-18. Neptun avgick 15.15 till kaj i Skelleftehamn.Vattnet i rum I nerlänsats helt med en slanglängd kopplad från universalpumpen i rum 3. - Tis 6.10dykare klätts menpå grund av WSW storm måste dykararbetet avbrytas. Herakles förstärkt förtöjningarna och överlämnat 3½ ton bunkerkol till Sirenes.12.30 anlände Neptun med 15 ton bunkers till Sirenes och gick till kaj kl 15 sedan kolen överförts.- -Ons 7.10 kl 08-09.30 bogserades Sirenes in till kaj av Neptun och Herakles.Dykare gått ner. Börjat bygga ett tätningsplan 19x9 fot för en skada under rum 2. Planet består av två korslagda lager 3" plankor med segelduk emellan.På grund av bucklor i plåtarna måste fyllningar påbyggas planet med en tjocklek upp till 10".Av rullade bastmattor täckta med segel- duk gjordes 14" höga tätningsdynor som fastspikades runt planet.Dykare i arbete kl 06-20. - Tors 8.10 och fre 9.10 var dykare i arbete 06-20. Tätningsplanet bleb 9.10 färdigbyggt,sjösatt och belastat med 30 famnar 1½" -kätting varefter det inhivades under haveristen. -Lör 10.10 dykare i arbete 06-20.Planet placerats över skadan 11.30 då belastningskättingen losskapades och planet tighthivades med 2½"-wires dragna under planet och med ansättningsskruvar på haveristens båda sidor. Sön 11.10 kl 04 fick Her- akles order att avgå till ett grundstött fartyg vid Bonden.Viss personal avdelats för att sköta pumparna i Sirenes och tillsammans med Valkyrians besättning fortsätta tätningsarbetet. Kl 08 kom order att återgå till Skell- eftehamn (radioorder) dit Herakles anlände kl 11 och förtöjdes vid Sirenes.

SIRENES 18.9.42

Dykarbåten sjösatts och 2 dykare arbetat till kl 18 med tätning. - Mån.12 10 Dykare i arbete 06-18. - Tis 13.10 dito. Rum 3 utlossats under dagen varpå hela garneringen i rum 3 bröts upp och hivades upp på mellandäck och slangarna skiftades. Ons 14.10 Dykare igång 06-20. Eurekapumpen i crossbunkern skiftats till rum 3 och uppmonterats med 5 slangar. Tors 15.10 dykare 06.18. Eurekapumpen i rum 5 håller läns rum 4 & 5 genom att endast köras tidvis. Den transpottabla centr. pumpen stoppats kl 08 och ombordtagits på Herakles kl 18-21. Eurekapumpen och Universalpumpen kan nu hålla läns i rum 1,2,och 3. -Fre 16.10 dykare tätat 06-20. Durkarna i rum 2 uppbrutits och stuvats på tanktaket samt surrats väl. En 3′ g ställning byggts på tanktaket i rum 3 för centrifugalpumpen. -Lör 17.10 dykare myrat fartysgbottnen i hela dess längd kl 06- 13. Tätningsplanet säkrats på plats med extra wires. -Sön 18.10 arbete 09 - 16.Universalpumpen i tum 3 nermonterats ochskiftats till rum 4 där den uppmonterats på tunnelrecessen.Eurekapumpen i rum 3 surrats. Em ställning byggts i rum 5 där Eurekapumpen surrats.Dykarbåten avriggats och däcken avklarats. - Mån 19.10 dykarställningen upptagits.Skiftning av slangar till pumparna. Universalpumpen surrats. Tis 20.10 arbete 07 - 18. Förberedelser för avgång till Gustavsviks torrdocka. - tors 22.10 Herakles under dygnet varit vid en haverist vid Sydostbrotten.Återkommit till Skelleftehamn 02.25. sön 25.10 - Under söndagen togs transpottabla centrifugalpumpen ombird i Sirenes och uppmonterades i rum 3 med 8 sugslangar. Universalpumpen ombordtagits och uppmonterats på recessen i rum 4.Slangar kopplats. Arbete till kl 21. - Mån 26.10 arbete från 05.30.Klargjort för utgsering från kajen.Kl 06.20 avgick Sirenes och Herakles med lots ombord mot Gustafsvik för prov. tätning i dockan.Lotsskifte vid Bjuröklubb 09.30. 23.25 lotsbyte vid Järsnäs.Klart, SW laber bris. - Tis 27.10 05.50 lotsbyte vid Ulvö. 07.15 kom ett dimbälte och fartygen uppankrades vid Hamnholmen 08.30. Fortsatt 10.20 och anlänt 12.10 till Gustafsvik där Sirenes med Herakles hjälp intogs i dockbassängen. Nedmontering börjat av samtliga pumpar. Ons 28.10 07- 17.45 togs all pumpmateriel ombord i Herakles som kl 18 avgick med lots ombord till Härnösand.Anlänt dit 19.45 och förtöjt vid kaj.

Herakles 15.1.43
Gotthard Litsing
Befh

NEPTUNs bärgningsrapport

Följer samma mall som Herakles. Ett konstant arbete under hela bärgningen att hålla pumpsilarna rena från kringflytande uppblött pappersmassa. Tisdag 29.9 gjordes ett försök att vrida haveristen av grundet. Neptun drog förut

SIRENES 18.9.42

och Herkules akterut,utan resultat. Herkules skiftades då förut och båda drog med full kraft tillsammans och gav kraftiga knyckar. Den 30.9 kl 01.20-02.10 gjotdes ett nytt försök. Då det avbröts hade Sirenes vridits c:a 3 streck BB över och dragitsc:a 10 famnar föröver. Lossningsarbetet fprcerades och 05.10 gjordes ett nytt försök att vrida Sirenes av grundet,men hon rörde sig inte. Försöket stoppades 06.30.Dykare gick ner coh fann att Sirenes stod fast på en 6′hög stenunder akterkant av backen,och att hon låg lätt på grundet från förkant till akterkant av båtdäcket.En 6′lång och 7″ bred åtkomlig spricka under akterrummet tätats provisoriskt med hoprullad pappersmassa och vattnet i rum 4 kunde nu nerlänsas så att durkplankorna blev åtkomliga. De börts upp coh länsslangarna stacks ner i rännstenen. 09.45- 13.50 gjordes nya försök att dra loss Sirenes genom kraftiga knyckar.Herakles,Herkules & Neptun drog förut tillsammans och lyckades vrida Sirenes c:a 10° STB över. 17.20-18.40 inget resultat vid nya försök. Lossningen fortsatt i el.belysning hela natten till torsdag 1.10.Kl 07.15 drog Netuon Sirenes flott med en bogserkabel akterut.Hon gled nu av utan motatånd,fastnade helt lätt med stäven på ett 15′grund men kom flott genom att dras akteröver. Neptun förtöjt långsides och Herkules börjat onbogseringen 09.30.Ankrat 13.20 på Skellefterhamns redd. - Neptun avgått 13.15 9.10 till andra dispositioner.

Dykarrapport till rederiet per telefon 5.20.42

Hela bottnen under förskeppet till akterkant av lucka 3 är bucklig på båda sidor t.o.m. F-atråket och uppvisar en mängd sprickor av upp till 8′bredd. De djupaste bucklorna c:a 2′. Naglar borslitna,växlar skräckta. Mitt under läcka 2 i A,B.C-stråken om BB är botten uppriven på 12′längd och 2½″ bredd. Em mängd mindre bucklor under maskin- & eldrum. Under akterskeppet på båda sidor upp t.o.m F-stråket bucklor och en massa sprickor av upp till 5′′bredd Bucklornas största djup c:a 1′. Slingekölen på båda sidor om lucka 3 avbruten och tillstukad. Skäddan är borta men stävar, roder & propeller i synbart oskadat skick.

Lastbesiktning 2.10.42 i Skelleftehamn.

Sirenes last utgjordes av 4300 engelska ton konstsilkemassa av märkena Uddeholm,Turbo & Svartvik.Längst ner i rummen Uddeholms- & Turbopartierna. 2559 ton Svartviksmassa placerats överst och klarat sigbäst. Omkring 650-700 ton massa i särskilt upplag nästan felfritt utom regnskador på emballagen. 2 upplag skadad massa lagts upp inom hamnens stationsområde samt inom vedgården,c:a 1 km därifrån. Sammanlagt 670 ton helt eller delvis söndersprängda balar i en blandning av lösa ark,emballagepapper och järntråd med c:a 50% fuktighetshalt i massan. Detta parti helt otjänligt som råvara för vare sig konstsilke eller cellulosa. 150 ton sådan massa kvar i olossade pråmar.

Sirenes reparerat vid Göteverken

Vänd

SIRENES 18.9.42

Reparation vid Götaverken

Sirenes avgick från Gustafsvik 9.11 kl 12.30 och kom till Götaverken den 14.11.42.Indockades 18.11 kl 16 ,utdockades 15.1.43 kl 07.40,haverireparationen avslutad 25.1 43 då fartyget avgick från varvet kl 11 f.m.
Reparationskostnad totalt 860.000:- kr
Rep. av förskeppets bottenskador gått på 578.570:-
Plåtskadeförteckningen upptar 50 foliosidor.
Akterskeppets bottensakdor kostat 191.185:-
I övrigt nytt garneringsträ,träarbeten,rep. av apnnisolering,el.ledningar, målning etc.
D[illegible]till rep. av skador på däck ochi rummen = 16.245:-

SKN

Nettoutgift för SKN 1.102.234:- kr
SKN beslutade enligt P.M. 16.4.43 att betrakta haveriet som 90% krig enär fartyget på grund av kriget måst gå inom svenskt territorialvatten med stor risk för grundstötning för ett så pass stort fartyg.
SKN 18.2.43 i bärgarlösn till Neptunbolagte utbetalat 380.000:-
SKN 19.2.43 till rederiet 750.000:-
SKN 27.12 43 efter lösen av dispache för 8750:- till rederiet betalat 91.335:48
Proveny till SKN från SÅAF 27.12 43 129.204:60 = 10%.
Proveny fråb rederiet 22.3.44 1083:93

Partikulärdispache 22.11.43 SKNEII Disp

Given av Kaj Pineus,Göteborg.Av denna framgår att helalasten utgjordes av 24611 balar sulfitcellulosa om 4347,3 ton. 1592 ton kastats överbord. (Vatten- & sprängskadad) Värdet av den kastade massan 126.750:- Omkring 2000 ton (beräknad torrvikt) sålts av assuransen i svårt skadad skick för 165.000?- (Högsta budet) 747 ton oskadad massa- 4412 balar - med [illegible]re VI skeppats vidare till Hamburg f.v.b till Italien. - De fyrkantspråmar som användes vid lossningen blev alla ojämnt belastade och läckte så att hamnens motorpump måste länsa dem under lossningen i Skelleftehamn för att hamnarbetarna inte skulle behöva stå i iskallt vatten i pråmarna och för att förhindra att de sjönk vid kajen. Drivmedel till motorpumpen fanns inte utan måste 95 liter Motyl utlämnas som Trafikkommissionen beviljat för klareringsresa med motorbåt. Utlämnare var Olsson & Wright som organiserade allt atbetet. "Då Sirenes började lossa vid kajen med 5 gäng måste så många bilar anskaffas att det blev svårt att hålla reda på dem. Då vi märkte att en del av dem körde krokvägar för att dryga ut timpengen anställde vi kontrollant som höll ordning på dem." Skrev Ollson & Wright. -Av dispachen framgår bl.a att Nya Järnhandeln levererade 3 kaminer med kaminrör till Sirenes för provisorisk uppvärmning ombord i hytterna under den tid eldrummet stod under vatten och värmeledningen ombord inte fungerade.

SIRENES 18.9.42

Skelleftehamns Bilstransport i Ursviken tog 15380:25 för transporterna av lasten med lastbilar från fartyget 21.9.- 21.10.42.
Av samtidigt given Partikulär dispache 22.11.43 framgår att rederiets generalräkning 15.4.43 slutade på 1.002.143:29.

Magistratsbesiktningi Skelleftehamn 5.10.42 ff

Vid besiktning 5.10 förordades lossning av c:a 1500 ton last som sedan lossades vid kaj 7-22.10 medandykare tätade. Vid besiktning 22.10 konstaterades att all rumsgarnering avlägsnats och rummen väl rengjorts. Reservhandstyrningen kan ej användas på grund av btott på spindeln.Ångstyrningen däremot vid provkörning fungerat tillfredställande.Inget fel iakttagits på pannor, maskin och propelleraxel.En extra pump med kapacitet 300 ton/timmen monterats i förskeppet och en pump med samma kapacitet i akterskeppet vilka båda pumpar med bred marginalkan hålla fartyget läns. För att höja säkerheten under resan till Gustafsvik bör en pump nr 3 inmonteras i förskeppet som reserv. Fartyget bör under den förstеådne resan framföras med reducerad fart under eskort av Herakles och i möjligaste mån med undvikande av stora rodermanövrar på grund av den genom skäddans bortslitande försvagade roderkonstruktionen. Skelleftehamn 25.10.42

V.Arndt, A.Hedensjö,V,Ekeblom.

Sjövärdighets-bevis i Gustafsviks torrdocka 9.11.

Gjutning av betong i ett stort antal spantfack i rännstenarna.
Gjutning av betong i aktre länsbrunnen och på förkant av akterpikskottet.
Förstärkningsplåtar fastsvetsas under tank 2 BB ,vid brunnen STB och under kölplåten mellan spant 126 och 129. En mängd läckande växlar och bordläggningsnitar ovan marginalplåten diktas & svetsas. Roderstäven riktas och skäddan fastsättes med 2 bulbvinklar som svetsas vid stäv och underlopp.
När nu 9.11 42 dessa arbeten utförts anse vi fartyget sjövärdigt att under iakttagande av all nödig försiktighet avgåt ill Göteborg.

Eget HISTORIK

Laståmgare på 4341 brton byggd 1913 vid W.Doxford & Sons ltd i Sunderland av stål. (Ex Hesperus) L 117,2 B. 16,2 Administrerad av red AB Transatlantic (Gunnar Carlsson) i Göteborg sedan okt 1940. Tillhörig D/S A/S Odderö (A.I Langfeldt & Co) i Kristiansand men rekvirerad av Statens Trafikkommission i okt 40 och satt under svensk flagg. (Se vidare 19.3.41 för historik)
Krigshaverier även 26.8.41 &/12.4.43 27.10.43)
Se även Sirenes 12.6.42 - resumé över krigsresor april-aug 1942.

HJVB 343 SOLVÅG 19.9.42

HJÄLPMINSVEPARE MINSKADAD UTANFÖR KOPPARVERKSHAMNEN I HÄLSINGBORG.

Sammanfattning.

Under svepning av flygfällda magnetminor utanför Kopparverkshamnen söder om Hälsingborg tillsammans med HJVB Viking skadades HJVB 343 svårt av en minexplosion kl 14 lör 19.9.42 varvid 3 man ombord skadades.Båten sjönk efter inbogsering till kaj i Kopparverkshamnen men lyftes och länspumpades på e.m sön 20.9 och bogserades mån 21.9 till Hälsingborgs varv med omfattande skrov- och däcksskador och motorn sönderslagen.Engelsk flyg hade natten till 19,9 fällt magnetminor bl.a på svenskt vatten i Öresund varför flera minsvepare med specialutrustning insattes 19.9.Fartygstrafiken i norra Öresund var spärrad från kvällen 18.9 till kl 17.30 sön 20.9 Färjetrafiken Hälsingborg-Helsingör återupptogs dock redan lördag kväll 19.1. De 3 sårade fördes till Hälsingborgs lasarett i ambulans och 2 fick kvarstanna. - Kl 22 fre 18.9 flög 8 tunga bombplan in över Hälsingborg efter att ha fälltminor och lysbomber över sundet och 5 andra plan flög in över centrala Malm.Luftvärnet sköt spärreld och strålkastare var i aktion. Kl 23.30 flög flera plan över Hälsingborg där gatorna låg tomma och skyddsrummen var välfyllda på grund av bötesstraff på att vistas utomhus under överflygningar. Senare på natten kom nya bombplan på låg höjd in över Hälsingborg men sena nattvandrare fann skyddsrummen stängda.Det skulle bli för dyrt med skyddsrumsvakter efter kl01. - Kl 06.30 lör 19.9 flög 4 plan över Hälsingborg och andra över Malmö.Alla planen hade fällt magnetminor över Öresund. Det fannsgott om luftvärnssplitter på gatorna i Hälsingborg och Malmö denna morgon.

HJVB 343 var en av ett 60-tal Bohuslänska fiskebåtar som hösten 1942 var rekvirerade av Västkustens,Öresunds, Sydkustens och Ostkustens Marindistrikt. HJV 343 var identisk med Solvåg av Styrsö Tången, redad av skepparеK.A.Karlsson, som återfick sin båt efter reparation.

Ej uppföljd på Krigsarkivet

"Dom hade inget val" (1983)

Skeppare Helmer Olsson, Knippla, berättar 1982

Jag stod i styrhytten när det small. Jag slog huvudet i takbjälken och blev halvt omtöcknad, och styrman som stod bredvid mig bet nästan av sin egen läpp.Nere i pentryt fick kocken spisen i magen.Som tur var var besättningen kraftigt reducerd på grund av skördepermission.Då vi kom ut ur hytten förstod vi attbåten skulle sjunka ganska fort. Jag skulle försöka få tag på enväska jag hade stående i skansen. Den kom flytande emot mig när jag kom i skanskappen. Viking av Knippla,som vi ju arbetade ihop med, kom genast upp långsides och lyckades släpa in oss på grunt vatten

HJVB 343 SOLVÅG 19.9.42

innan båten sjönk en bra bit utanför hamnen. Vi togs ombörd på Viking och fördes iland. Då den akuta spänningen var över märket jag att jag också skadat ena knät och så hade magmuskulaturen låst sig på något sätt så jag kunde inte gå upprätt. Jag fick ligga 11 dahar på lasarettet.Egentligen var det ett under att denna olycka inteblev mycket större för vi hade ombord , surrade utefte relingarna, 10-12 sjunkbomber.Tänk om dom också hade kreverat. "

Mörklades Eget

Statens Informationsstyrelse och Marinledningen mörklade helt denna incident. Endast lokalpreseen hade några rader om händelsen.

Data

Motorfiskebåt på 43 brton byggd 1936 på Hälsö av Ek och furu. L.16,8 B.5,7 100 hkr motor. Tillhörig skeppare Carl Gustaf Carlsson på Styrsö men uthyrd til marinen som hjälpvedettbåt.

ATLAND 20.9.42

ORKAN, STORMTJOCKA OCH UBÅTSANFALL - KONVOJRESA VABANA, N.F - U.K.

Resebeskrivning

angående ss Atlands resa Vabana- Newport,Mon. Sept-okt 1942.

(Handskrivet på brevpapper)

SS Atland avgick från Vabanatis 15.9.42 destinerad till England med last av järnmalm. Tillsammans med Atland avgick även en annan ångare,eskorterade av en bevakningsbåt. Följande dag möttes den stora konvojen bestående av 24 fartyg eskorterade av 3 stora jagare och 4 mindre s.k fregatter.Resan fortsattes utan anmärkning till omkring den 20.9.Vinden var då W 9-10 Beaufort men ständigt tilltagande i styrkaoch med växande grov sjö. Kl 11.00 beordrades att lägga till mot sjön med kurs 270° samt om möjligt en fart av 4 knop.På e.m kl 16 hissades signaler om fientliga ubåtar i närheten och samtidigt beordrades konvojen att hålla samman och att hålla fart och kurs noga för att underrätta bevakningen. Mot aftonen hade stormen ökat till full orkan med överspolnig av grova brottsjöar. Kl 19.3" tog fartyget ett svårt brott över från BB vilket slog ner lucka nr 4 så att en massa vatten kom ner i lastrummet, 3 st presenningar revs helt i trasor, reservluckor samt nya presenningar pålades.Klockan ungefär 21 kom ett nytt brott över midskepp. vilket bortslet BB arbetsbåt,bräckte båda davitarna till densamma, slog in hela BB-sidan på BB livbåt samt tryckte upp botten på båten som var av plåt. Alla inventarier i livbåten spolades bort av sjön. Vidare spolades en del inventarier från STB livbåt bort och alla 3 livräddningsflottarna,som stodo på luckorna nr 2, 3 och 5,kastades ner på däck efter att först ha rivit sönder alla 3 presenningarna på de tre luckorna. BB lastbom nr 4 bräcktes av sjön,lodmaskin akter bräcktes och spolades bort av sjön och en del skydd plåtaröver winschar och winschrör bräcktes sönder. På morgonen den 21.9 avtog vind och sjö. På e.m sattes åter kurs till 90°. Det var då endast 6 fartyg kvar av komvojen,men efterhand stötte andra tillefter att ha samlats upp av flygplanoch jagare,så att den 22.9 var det 12 fartyg,2 jagare och 3 fregatter kvar av komvojen. Huruvida dem blivit nerbräckta av sjön eller torpederade detkan jag ej yttra mig om då hela natten varit stormtjocka så att man ingenting kunde se. Följande dag var ett nytt ubåtsanfall.då torpederades 2 fartyg. Den 5.10 anlände konvojen till Newport Moon. Haveriet anmäldes genast för assuransens ombud och reparationer började omedelbart. Livbåten blev förklarad oduglig och lämnades på varvet som en värdelös skrothög, en ny livbåt erhölls. 12 nya presenningar, en nylodmaskin erhölls. De övriga skadorna reparerades. Någon ny arbetsbåt kunde ej erhållas förrän kommande resa.Vidare erhölls helt ny utrustning till båda livbåtarna samt ny uppsättning till alla 3 flottarna.

Varberg 15.2.44
E.Tufvesson
f.d befh ss Atland

ATLAND 20.9.42

Telegram från befh till rederiet,daterat 5.10.42

Last voyage due to heavy gale in convoy been damaged as follows. Port lifeboat damaged stop jollyboat and davits completely lost stop 12 tarpaulins destoryed and one derrick broken and sounding machine lost and many other damages to hatches steampipes etc stop Reported to Wilsons and repairs commenced = Tufvesson

Rederiet i brev till SKN 16.2.44

Vi äro icke i tillfälle översända mågra dagboksutdrag,alldenstund enligt föreskrifter från de militära myndigheterna befälhavaren inte tilläts att föra någon journal ombord.Vi hava istället från dåvarande befh iss Atland införskaffat en skrftlig rapport över ifrågavarande resa,vilken vi härmed närsluta i original.Vi hoppas att denna rapport skall vara tillfyllest för Nämnden för att kunna upptaga saken tillbehandling.

Assurans

Ny livbåt, livbåtsutrustning, reparation av dävertar och flottar kostat pund 1147. 18.11 = kr 19457:68.

SKN betalat 15.112:47 till rederiet 19.2.44.

Journalutdrag för 13.9.42 SKNEIII 252

13.9.42 i konvoj på Atlanten, befh E.Tufvesson, kom i tät tjocka kl 06 ett fiskefartyg in i konvojen utanför Newfoundlandsbankarna och kom med sin stäv mot Atlands BB bog. Atland slagit stopp i maskin. Den skonertriggade fiskebåten försvunnit i tjockan. Av vad man såg från Atland bräcktes bogspötet och skonaren slog sin STB-sida mot Atlands sida. Då det var ubåtar i närheten vågade inte Atland lämna konvojen utan fortsatte resan. Vid ankomsten till Vabana rapporterades olyckan. Alla fartyg blåste sina nummersignaler var femte minut i konvojen så det var ettjämt blåsande.Trots detta kom skonaren in i konvojen. Ingen människa syntes till på dess däck.

Historik

Se Atland 25.3.43 sänkt.

Övriga haverier : 20.10.40

KARLSHAMN 26.9.42

FLYGTORPED GICK IN I RUM 2 UTAN ATT EXPLODERA - HÅLET TRIMMATS ÖVER YTAN. KUNDE BLIVIT SISTA RESAN SUEZ - PORT SUDAN I BARLAST.

Journalutdraget censurerat.

Originalutdraget,på flygpostpapper,postat av befh i Cape Town 11.10.42 till red AB Jamaica i Stockhplm (Strandvägen 7a)och mottaget 20.12 43 av rederiet, är sönderklippt av den engelska censuren.Endast datumen i marginalen återstår av journalen för tiden 23-26.9.42 inklusive beskrivningen av vad som hänt.Ett stort hål kvar.Det första läsbara är" Onsdag 30.9 avvaktar order från M.O.W.T." För den 12.10 saknas ordet "torpedskadan",det är bortklippt Dock finns samma journalutdrag i sin helhet i Besiktningsinstrumentet för den 13.2.46.

Journalutdrag

Fre 25.9.42 kl 12.15 avgått i barlast från Suez destinerad till Port Sudan för order.

Lör 26.9 kl 04.55, då fartygetbefann sig 2miles NO Ashrafi Island fyr,överflögs fartyget av ett flygplan på låg höjd och ögonblicket efteråt kändes en dov stöt i skrovet.Sicksackstyrning påbörjades med högsta fart.Efter en stund återkom planet och fällde en torped vars bana strök förbi akter om fartyget.Efter några maskingevärssalvor,av vilka inga träffade fartyget, avlägsnade sig planet. Fartyget gick mörklagt i enlighet med instruktioner från Naval Control i Suez.Då anfallet var slut befanns det att fartyget träffats av en torpedi vattenlinjen om BB i rum 2.Delar av torpedens mekanism fanns kvar inne i lastrummet.Då hålet i bordläggningen endast var c:a 3 kvadratfot stort, kunde det tätas med träkilar och cement och resan fortsattes därför.Fartyget trimmats med STB slagsidagenom att fylla på vatten i STB rännstenar och sedan direkt i lastrummet.

Tis 29.9 kl 07.50 anlänt till Port Sudan.Inrapporterat torpederingen till M.O.W.T och Lloyds surveyor

Ons 30.9 Avvaktar order från M.O.W.T.

Tors 1.10 Har fått upplysning attfartyget skulle ha inlastat 1400 ton last för Masssaw.Då Lloyds surveyor inte ville tillåta detta,har emellertid M.O.W.T beslutat sända fartyget i barlast till Massawa.Kl 17.30 avgått från Port Sudan.

Lör 3.10 kl 16.30 ankrat på Massawa redd.

Sön 4.10 Erhållit besked om attfartyget måste räkna med c:a 10 dagars väntan innan flytdockan blir ledig.

Lör 10.10 Kl 16.30 hivat upp ankaret och avgått till flytdockan under lots ledning med hjälp av 2 bogserbåtar. Kl 19 färdigförtöjd i dockan.

Mån 12.10 kl 17 var torpedskadan reparerad medelst en påsvetsad plåt.

Ons 14.10 kl 06.30 lämnat flytdockan efter bottenmålning.

forts

KARLSHAMN 26.9.42

Tors 15.10 avslutat reparationen av ballastpumpen och avgått från Massawa kl 17.30.

ss Karlshamn 11.10.43
N.S.Nyberg
Befh

Lloyds Survey Report,Port Sudan 29.9.42.

"It was found that a torpedo had penetrated the plating of the ships side on the port side of No 2 hold,causing a fracture in the plating about 14″ long and 10″ wide.This hole had been filled up with timber,and a cement box had been bulit over the timber from inside the hold.The hole was about 4′above the waterline. It was recommended that a piece of plate be welded over the hole and that the cement box be dispensed with. There is also a small hole in the tank top of No 2 ballast tank and this requires a piece of plate to be welded to the tanktop to prevent leakage of water into the hold. If these repairs cannot be done in this port,the vessel could proceed in ballast to the port of Massawa,but she would not be able to load any cargo there. There are a number of other repairs which should be done as soon as possible,but are essentially a responsibility of the ship and these repairs are due to wear over a period of years. "

Survey report,Massawa 12.10.42

Admiralty Ship Overseer,J.Stanner,Massawa, inspected the vessel 12.10 in Massawa on request of Lloyds sub-agent in Massawa, Messrs. Gellatly,Hankey &Co He found the hole to be 23″ by 21″ ,situated 6′above the tank top and 20′ abaft the bulkhead between hold No 1 and 2. He also foundsome damages done by rust.

Brev från kapten Nyberg till Rederiet,O-hamn 23.8.46.

Ref. till gårdagens telefonsamtal angående Karlshamns dockning i Massawa 10-14.10.42 för reparation av torpedskada önskar jag påpeka följande:

Fartyget avgick i ballast från Suez den 25.9.42 till Port Sudan för att intaga last där. Följande natt anfölls fartyget av ett flygplan som fällde torpeder av vilke en träffade Karlshamn vid 2ans lucka om BB just under ballastvattenlinjen. Vi lyckades emellertid ge fartyget en avsevärd slagsida åt STB genom att fylla vatten först i STB rännstenar och sedan direkt i lastrummen. Härigenom kom torpedhålet ovanför vattenytan så att vi kunde provisoriskt reparera detsamma.Till följd av den krafiga slagsidan ,vilken givetvis måste bebehållas tills kadan blivit reparerad, var torpedhålet vid besiktningen i Port Sudan nästan 4′över vattenytan,vilket Lloyds agent även påpekade i sin rapport av den 29.9. Det hade alltså varit riktigare om han istället sagt att torpeehålet var omedelbart underballastvattenlinjen.

KARLSHAMN 26.9.42

Det fanns moderna reparationsverkstäder i Port Sudan och utan tvivel skulle skadan ha blivit reparerad där om det varit möjligt attreparera utan dockning, i all synnerhet med tanke på den skriande brist på tonnage som Ministry of War Transport hade att draggs med på den tiden. Fartyget skulle ju dessutomi Port Sudan intaga last av boom defence material,alltså en synnerligen krigsviktig last. Det faktum att fartyget trots detta sändes till Massawa för reparation får väl anses som bevis för att andra och dolda skador kunde tänkas ha uppstått,vilka tarvade dockning för att tillfredställande kunna repareras. Jag önskar även tillägga att fartyget senast varit torrdockat i Buenoas Aires i januari 1942.

Högaktningsfullt
N.A.Nyberg
Befh ss Karlshamn

Besiktningsinstrument 19.9.45

Ing.Sten Haeger besiktigat vid Oscarshamns varv den 19.9.45 ff.
Som följd av flyganfallet 26.9.42 konstaterades att fartyget hade 3 st mycket hårt skadade bordläggningsplåtar vid 2ans lastrum BB. 2 plåtar måste förnyas i G-och H-stråken,en uttagas för riktning och 4 krökta långskeppsspant losstagas, riktas och återinsättas. Dessutom måste rum 2 rengöras väl och målas vilket inte gjorts sedan 1942. Vid samma tillfälle besiktigades andra krigsskador. Kostnad 11750:- varav järnarbetet 8950

Assurans

SKN ersatte 29.8.50 rederiet med 20.486:29 för ovanstående haveri.
SKN noterat i rött bläck: proveny från War Risks Office 30.11.49 27000:-

---

Historik

(Ex finska Hammarland) Inköpt jan 9142 av Salen och övertogs i Buenoa Aires 2.2.42 på villkor att fartygetskulle få gå i charter för Ministry of War Transport på samma villkor som andra svensk afrtyg utanför speärren, med undantaget at Karlshamn inte fick sättas i fart på U.K.
Se utförligare på Karlshamn 2.8.43.
Även krigshaveri 12.8.44 menutan data.

FOGDÖ 27.9.42

" STÖTAR OCH DETONATIONER UNDER FARTYGETS BOTTEN" W t S RÖNNE,BORNHOLM

Journalutdrag.

Lör 27.9.42 17.30 avgått Gotenhafen med last av 2860 tom kol till Luleå. Djupg F 18'4'' - A 19'2'' Lämnat lotsen kl 18 och fortsatte efter tyska marinens kursanvisningar längs tyska kusten och därefter väster om linjen Funkenhagen-Due Odde- Sandhammaren.

Sön 27.9 kl 13.57 c:a 5'Wt S Rönne på Bornholm hördes ett skrapande ljud mot fartygssidan åtföljt av 2 stötar och detonationer under fartygets botten, antagligen orsakade av magnetmina eller sprängbojar. På något avstånd syntes en stor vattenvirvel på vardera sidan om fartyget. Maskin stoppades omedelbart och rännstenar & tankar pejlades. Vidare undersöktes fartyget noga och befanns vara tätt varför resan fortsattes.

Sön 4.10 kl 02 anlänt till Luleå och förtöjt vid kolkajen.

Tis 6.10 Befh har med hjälp av övermaskinisten och 2e styrman undersökt tank 2 & 3 varvid ingen skada kunde upptäckas.

Carl Liljeblad 1e styrman

K.A.W.Björklund Övermaskinist

SS fogdö 9.10.42 Ossian Corsander Befh

Gunnar Boman 2e styrman

(Insänt av Rexbolaget till SKN 16.10.42)

Haveriet okänt av SÅAF, enligt P.M. 18.12 45

Avfört på SKN 27.2.46

SKNEIII 245 Grundstött vid Arkö.

på resa Luleå-Danzig med järnmalmslast fick Fogdö den 27.10.42 kl 13.08 i disigt väder grundkänning på Anskärsgrund mellan Arkö och Kettelö och blev läck i förrummet och tank 2. Satt igång länsning, ankrat 15.15 vid Kettelö lotsstation och sökt anbbringa läcktätningspresenningar.Kl 19.30 sattes Fogdö försiktigt på grund på anvisad plats av lots och bogserbåten Storgrogg satte in pumpar kl 20. Vattennivån i förrummet kunnat hållas till mallan 7 och 10'. Tidvis kört framåt i maskin. Sön 1.11 på kvällen kom dykare som 2.11 undersökte botten och började täta växlar och skräckta naglar längs STB slingerköl mellan lucka 1 och 3. Tätningen klar 3.11 och kl 10.45 fortsatte Fogdö med assistans av Syorgrogg till Oscarshamns varv dit hon kom 4.11 för dockning. Enligt SÅAF 18.2.45 rent civilhaveri.Avfört på SKN 27.2.46

Eget Historik

Lastångare på 1854 brtön byggd 1925 vid Lindholmens varvi Göteborg av stål.

FOGDÖ 27.9.42

(Ex Roslagen) L 79,9 B 13 Tillhörig Red AB Rex (K.M.Källström) i Stockholm Inköpt som Roslagen april 42 för 2.500.000:- från red AB Roslagen (P.G Thulin) i Stockholm. Sjösatt 10.3, lev 18.5.25 som Roslagen.Av Varvets 3000 tons standardtyp.Lindholmen-Motala hade vid denna tid en oerhört bekymmersam tid beroende på tonnagemättnaden på världsmarknaden. Mycket få fartyg byggdes 1924-25. Enkeldäckad med back,brygga & poop. 6 stora luckor ,höga lägångar,hinderfria däck. 2 pålmaster av stål med teleskop-toppstänger, 4 derrickposts,6 Mannesmanbommar.Ytkondenserad triplemaskin på 850 ihkr/75 varv av varvets fabrikat. 2 Skotska ångpannor för 13 kg/cm^2 ångtryck med Howdens forcerade drag och Ljungströms luftförvärmare. Bland dåtida finesser i maskin märktes Sandbloms oljetryckspump för anslutning till trycket av buntlagret.Roslagen lämnade Göteborg 25.5 25 på sin jungfruresa till Östersjöhamnar för lastning. ss Bråvall och ss Knäppingsborg som levererades 1920 till Transatlantic var av samma typ som Roslagen men kostade vid beställningen 1917 1.945.000:- styck medan nybyggnadspriset för Fogdö var 595.000:- .Den 7.2.34 kl 10.40 sprängdes pistongen mm i högtryckscylindern då fartyget befann sig utanför Senegals kustmed last av bl.a järnvägsräls. I övrigt var Fogdö ett lyckosamt fartyg som klarade hela andra världskriget utan andra incidenter än den 27.9.42. På resa Skelleftehamn-Tyne Dock med 987 stds sågat virke mötte Fogdö mån 24.10.49 25 sek meters storm från SW i Öregrundsgrepen och fick slagsida. Hon kom under bogsering in till Värtahamnen i Stockholm med 25 BB slagsida och BB brädgångar helt under vatten.Vatten hade även trängt in i hytterna midskepps och BB kolbox. Efter omstuvning av däckslasten avgått 26.10. - Natten till 7.3.50 i Emden föll 22-åriga eldaren A.Rydberg, Oscarshman, mellan fartyget och kajen och drunknade. Ännu sommaren 1959 gick Fogdö som koltramp men GHT förmodade 20.4.49 att "hon väl snart tjänat ut." Strax före jul 1060 kom Fogdö till Sockerbrukskajen i Göteborg, såld till Glücksmans för nedskrotning.

SKAGUL 30.9.42

SJÖNK PÅ 63 METERS DJUP VID HÄVRINGE EFTER KOLLISION MED KORSFJORD AV KIEL.

Rapport

Avgick Bremen fre 25.9.42 destinerad till Munksund med rumslast av 1350 ton sodasulfat. Djupg F 14′- A 14′10′′ 19 ombv
Ons 30.9 kl 10.33 i tjocka och vindstilla kolliderat med bogserångaren Korsfjord av Kiel bogserande barlastade Seeleichter 2241 i allmänna farleden något syd Grässkärsremmaren mellan Hävringe och Oxelösund. Befh, lots och 1e styrman på bryggan,utkik på backen. Med stt tort hål i BB-sidan vid lucka 2 sjönk Skagul inom 5-6 minuter. En eldare ådragit sig en konstusion å ena benet. Kollisionosorsak: felaktiga mistsignaler och för hög fart från Korsfjords sida. Kollisionen inträffade mindre än enminut efter det första iakttagandet föut tätt om BB. Det andra fartygets kurs och fart mellan W och WSW, 7-8 knops fart. Eget fartygs kurs & fart före kollisionen SOtO½O med 2 knop c:a. Alla skeppspapper förlorades.

Befh rapport

Vi avgingo från Bremen till Munksund med full last av sodasulfat kl 06.30 fre 25.9.Ons 30.9 befann sig fartyget i Norrköpings skärgård och bytte lots vid Vinterklasen 09.55,varefter resan fortsattes med kurs SOtO ut mot Grässkären.Sikten var då så godatt man kunde se ungefär 3 naut.mil. Då grässkärens fyr passerades ändrades kursen till O½S.Då vi närmade oss Grässkärens remmare kom tjocka så att remmaren gick ur sikte,varför jag - spm jämte kronolotsen och 1e styrman befann mig på bryggan - beordrade sakta fart i maskin och vi började avgiva reglementsenliga mistsignaler bestående av ett utdraget ljud minst en gång i minuten. Samtidigt sattes utkik på backen. Efter en stund hördes förut ungefär 1½ streck om BB mistsignaler bestående avett utdraget ljud som vi förmodade kom från en mötande ångare med ungefär kontrakurs mot vår.Jag slog då omedelbart stopp i maskin. Då vi hörde att signalerna närmade sig ,forfarande på BB-sidan, beordrade jag i samråd med lotsen att gire ett streck STB för attlämna den mötande ångaren tillräcklig plats att passera remmaren som vi sett innan tjockan kom och som vi då hade tätt om BB. Denna gir utfördes. På samma gång som sakta fart slogs i maskin för att fåstyrfart ,beordrades ytterligare ett streck STB.Denna kursändring gjordes även för att få Skagul ut och klar från pricken för den händelsen det skulle vara någon strömsättning. Vi fortsatte därefter att utbyta signaler med den mötande ångaren :ett långt utdraget ljud i ångvissland. Jag uppskattar vår fart till högst 2 knop. Plötsligt dök en mötande ångare upp i tjockan tätt inpå förut om BB,skärande vår kurs,och trots att vi oemdelbart då vi fingo syn på honom slog full back i maskin kunde vi inte undvika kollisionen.Till vår stora förvåning uppenbarade sig ytterligare ett fartyg som med stark fart körde in i vår BB-sida med påföljc

SKAGUL 30.9.42

att Skagul sjönk inom 5 minuter. Det andra fartyget, som visade sig vara en större pråm, Seeleichter 22/41 och bogserades av det första fartyget, hade stark fart och trängde in mellan 2 och 3 meter i sidan på Skagul ungefär vid lucka 2. Jag anser att det mötande fartyget borde ha avgivit signaler som åvilar bogserare,nämligenett långt utdraget ljud åtföljt av 2 kort ljud.Dessutom iakttog jagatt pråmsläpet gick med hög fart och betydligt hårdare fart än som kunde vara tillåtligt underrådande förhållanden. Jag anser att bogserbåten och desss släp ensamma äro ansvariga för Skaguls förolyckande och ensamma vållande till kollisionen.

Stockholm 5.10.42
Valdemar Andersson
Befh

CrewList (Egna kompl.)

Befh Adolf Valdemar Andersson, Skansvägen 34,Tureberg,2.8.91 (5½ mån.ombord)
Räddade dec 40 som befh på Garm 8 man från Maggen.
1e styrman Erik Oskar Andersson, Sthlm, 6.2.91 (Våren -41) till sjöss sedan 1809,enligt protokollet.
2e styrman Karl Henning Nörle, Sthlm, 21.8.08
Chief Axel Mauritz Helmer Pilström, Sthlm, 12.9.85 (Nov 41)
2e maskinist Georg Arvid Nilsson, Sthlm, 21.12 88
Föreståndarinna Elna Victoria Mellquist, Sthlm, 29.12 94
Kock Knut Holger Freidling, Sundbyberg, 31.8.19
Städerska Maria Wilhelmina Pettersson, Sthlm, 12.3.00
Matros Jarl Mauritz Hilmer Eriksson,Asarum, 21.9.11
Matros Edvard Sigurd Brundin, Sthlm, 10.1.08
Lättmatros Erik Göte Reimertz, Öregrund, 8.7.21
Lättmatros Stanley Elleryd Olof Mårtensson, Gillinge, 11.11.23
Jungman Stig Wilhelm Svensson, Sandåkra, 12.4.24 (12.9.42)
Jungamn Karl Ivar Lidström, Turinge, 15.3.26
Smörjare Allan Sigurd Johansson, Hästaryd, 2.7.11
Eldare Sven Hilmer Olsson, Karlshamn, 2.7.13
Eldare Sven August Ferdinand Svensson,Sthlm, 23.3.02
Eldare Axel Julius Karlsson, Sthlm, 18.6.95
Maskinelev Gustaf Bertil Torbjörn Höglund, Sthlm, 7.3.21

Mästerlotsen Ragnar Sandin, Oxelösund.

Sjöförklaring i Nyköping mån 12.10.42 kl 14

Sakkunniga: f.d.överlotsen Karl Ördén,Oxelösund, & sjökapten Gustaf Skjöldebrand, Nyköping.
Kaskoassurerat i Heimdall, Jakobs Torg 3,Stockholm.

SKAGUL 30.9.42

Lastägare: Svenska Cellulosa AB,V:a Trädgårdsgatan 15,Stockholm.
Lasten försäkrad i Stockholm Sjöförsäkrings AB,Regeringsgatan19-21,Sthlm
På befh begäran kallat: Mästelotsen Ragnar Sandin,Oxelösund ,Skaguls lots.
Maskinmästaren Terje Taraldsen på bogs Korsfjord, liggande i Oxelösund.
Maskinassistent Reidar William Wormnäs på Seeleichter 22/41 liggande i Oxelösund.

Ombud för Sveabolaget,avokat G.LSchönmeyr,Sthlm.
Ombud för Stockholms SjöförsäkrAB,advokat Ivar Morsing.
Advokat Gösta Wallén,Sthlm,ombud för befh å Korsfjord,Albert Pedersen och för befh på Seeleichter 22/41, Mimer R.Tonning,vilka båda infunnit sig ävsnsom 2 man av Seeleichters besättning,båtsman Oskar Henriksson och matros Ragnar Eklund.

KORSFJORD

Tillhörig Tyska krigsmarinen i Kiel med firma Westergaard & Co i Oslo som korrepsondentredare.
Dess befh,Albert Pedersen, f.3.3.13 i Nordstrand,Norge.
Lotsen på Korsfjord,Karl Ördén,Oxelösund, f.24.9 ? i Misterhult
1e styrman på Korsfjord, Kjos Hansen, 23.9.11 i Egersund,Norge
Matros Egil Kristensen, 6.8.05 Oslo

Haveriberättelse för bogs. Korsfjord av Kiel

Korsfjord avgick 27.9.42 kl 14 från Helsingfors med barlastade läktaren Seeleichter 22/41 på släp,destinerad till Oslo via Kiel. Resan fortgick under vackert väder till den 30.9kl 10.30 mellan Arkö och Hävringe då det hastigt tjocknade. Farten var ungefär 6 knop och reglementsenliga signaler avgavs och hördes även signaler från 2 andra fartyg om STB. Tjockan blev på ett ögonblick så gott som ogenomtränglig för ögat. Plötsligt dök en ångare fram ur dimman på max 50 meters håll om STB med kurs rätt på Korsfjord, som då genast slog stopp ch full fart back på bägge maskinerna.Den främmande ångaren, som senare visade sig vara Skagul av Stockholm, närmade sig hastigt under BB-gir. En kollision blev oundviklig och Skagul rammade Korsfjord akter om Midskepps STB. I kollisionsögonblicket kl 10.36 låg Korsfjord så gott som stilla. Skagul gav omedelbart före det den rammade Korsfjord backsignal. Även Korsfjord backade men då sprang springet till läktaren som med c:a 4 knops fart rände in i Skaguls BB-sida med påföljd att Skagul sjönk. Korsfjord hade fått lots ombord vid Sävösund.Förutom den tjänstgörande lotsen befann sig ytterligare 3 lotasr ombord vilka ej voro i tjänst. Korsfjords vakthavande 1e styrman var på bryggan ävensom befh. Skaguls befäl och besättning räddades över till Korsfjord.Läktaren förankrades på platsen och Korsfjord gick in till Oxelösund. Korsfjord

KORSFJORD 30.9.42

visade sig ha fått följande skador: Intryckning i F,G.H-stråken STB vid skottet mellan Maskin-och eldrum,4 spant deformerade och läckage. Läktaren fick stäven något inbucklad. Korsfjord repareras provisoriskt i Oxelösund för erhållande av sjövärdigehtsbevis till varv inom Östersjön. Undertecknad fritager såväl Korsfjord,läktaren nr 2241,dessa fartygs befäl och besättning samt rederi från allt ansvar.

Nyköping 1.10.42
A.Pedersen
Befh å bogs. Korsfjord.

Lotsen Karl Ördén: Jaggick ombord på tyska ms Korsfjord av Kiel vid Sävsund kl 07.50 ons 30.9.Korsfjord hade en stor läktare på släp. Lotsningen började 08.45 och gick normalt i vackert väder tillkl 10.20 då det hastigt tjocknade så att sikten blev så gott som ogenomtränglig för ögatoch läktaren, som befann sig c:a 40 meter akteröver, ej kunde skönjas. Kursen hölls oförändrad hela tiden,WSW 1/4 S ochjag uppskattar farten till 5-6 knop. Så fort tjockan satte i avgav vi på båda fartygen signaler. Samtidigt hörde vi mistsignaler från 2 fartyg om STB som tycktes komma avlägset ifrån. Plötsligt dök en ångare fram ur tjockan på vår STB-sida på 30-40 meters avstånd med kurs i rät vinkel mot oss. Ögonblicket därefter förefll fartyget gira BB och en kollision var oundviklig. Skagul rände in i Korsfjord något akter om midskepps om STB. Av skadorna att döma hade Skagul hög fart ,ej understigande 5 knop.I det ögonblick vi siktade Skagul slog vi full back på båda maskinerna för att Skagul om möjligt skulle kunna passera för om oss.När Skaguls backsignal hördes hade vi redan full back i maskinerna på Korsfjord. I kollisionsögonblicket låg vi stilla.Av Korsfjords skador att döma har Skagul haft BB-gir.Av den hårda stöten kastades Korsfjord STB hän. En kort stund därpå körde läktaren, som befann sig så nära att det intekunde göra någon manöver, in i Skaguls BB-sida mitt för lucka 3,där ett hål uppstod,och Skagul sjönk efter 6-7 minuter. Kollisionen inträffade ~~nära~~ ungefär SOtO Grässkärs Röda remmare. Före och efter kollisionnen befann sig på Korsfjords brygga förutom undertecknad även Korsfjords befh, 1e styrman,rorsman samt ytterligare 3 lotsar som dock ej voro i tjänst.Jag anser att om Skagul hållit sin kurs O½S och inte vidtagit den rättsstridiga kursändringen med ett streck STB hän innan fartygen voro i sikte av varandra,så skulle skärningen av Skaguls och Korsfjords kurser ha inträffat på den punkt som Korsfjord med släp då redan passerat.Jag anser att Skagul helt och hållet är vållande till kollisionen.

Oxelösund 4.10.42
K.E.Ördén
Mästerlots

SKAGUL 30.9.42

1e styrman Wilhelm Kjos Hansen & matros Egil Kristensen från Korsfjord beedigat kapten Pedersen berättelse (Sid 3-4)

Haveeriberättelse för läktaren nr 2241 av Kiel

Tillhörig tyska marinen med redreiet Ditlev Lexov & Co i Oslo som korrespondentredare. Förd av kaptenen Nimer Tonning.På resa under bogsering av bogserångaren Korsfjord från Hesingfors via Kiel till Oslo.
Den barlastade läktaren avgick 27.9 kl 14 från Åbo.Resan försiggick under vackert väder,till kl 10.30 den 30.9 då det hastigt tjocknade. Farten var c:a 6 knop och mistsignaler gavs, av Korsfjord och hördes även från 2 andr fartyg om STB. Tjockan blev plötsligt så tät att Korsfjord,som gick c:a 50 meter föröver, försvann ur sikte. Plötsligt hördes ett brak osm av en kollision föröver.Undertecknad sprang då genast med en matros föröver för att försöka se från backen vad som inträffat.Vi fick då se en ångare rätt föröver samt Korsfjord något om BB. Då den främmande ångaren siktades av oss befann den sig emdast 10-15 meter från läktarens stäv och som läktaren hade an fart av c:a 4 knop var en kollision oundviklig . Läktarens stäv träffade Skagul mitt för lucka 2 BB .Ett stort hål revs upp i Skaguls sida och Skagul svängde av stöten längs läktarens STB-sida. 2 man från Skagul hoppade direkt ombord på läktaren under det att de övriga ombord på Skagul gick i STB livbåt.Skagul sjönk efter c:a 6 minuter med stäven före och läktaren tog upp folket i livbåten som dock sedan överflyttades till Korsfjord. Det tidigare hörda braket visade sig vara att Korsfjord blivit rammad om STB av Skagul, ~~akterut~~ akter om midskepps. Under det att Korsfjord efter sin kollision backade för att försöka klara läktaren från att också kollidera med Skagul,såskar Skagul in i släpwiren så att denna sprängdes utav. Läktaren förankrades på olycksplatsen medan Korsfjord gick in till Oxelösund. Påföljande dag inbogserades läktaren till Oxelösun Läktaren fick en liten läcka i förpiken,varemot Korsfjor erhöll svåra skador. Undertecknad fritager såväl läktaren 2241,bogs.Korsfjord,dessa fartygs befäl och besättningar samt rederi från allt ansavr.

Nyköping 1.10. 42
Mimer A.Tonning
Befh å Seeleichter 2241

Båtsman Oskar Henriksson & matrso Ragnar Eklund beedigat ovanstående.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Skaguls Befh Andersson: Skaguls fart på last för full maskin c:a 9 knop. 4-5 minuter kunnat förflyta från det Skagul kom in i tjockan och fram till kollisionen. Skaguls STB-girar inte markerats genom signaler i ångvisslan. Skaguls backmanöver markerats med 3 korta ljudstötar.

SKAGUL 30.9.42

Grässkärsgrunds prick tydligt siktats då kursändringen vidtagits. Lotsen Sandin angivit kursen O½S då Grässkärens fyr passerats. Utkiken varskott om mötande fartyg i samma ögonblick dessa siktats från bryggan. Befh vid den första mistsignalen skyndat ut ur en på bryggan befintlig vakthytt och sedan stannatkvar på bryggan tills kollisionen inträffade. Skeppsdagböckerna låg nere i 1e styrman hytt rätt långt akterut under bryggan. "Inte varit tid att tänka på allt,"eftersom det var tydligt att fartyget höll på att sjunka.

Advokat Schönmeyr ingivit 3 fotografier tagna i Oxelösunf av skadorna på de 2 tyska fartygen.Fotot av Korsfjords STB-sida visar en kraftig intryckning ner under vattenlinkjen och i däcksnivå en fullständigt krossad grov avbärarlist. 2 fotos visar skrapningar och smärre bucklor på båda sidor av läktarens stäv nära vl och kraftigast på BB-sidan. Schönmeyr anmärker att fotografierna visar att de tyska fartygen måste haft betydande fart vid kollisionen . Mätningar av läktarens stävskador visar att den måste ha ränt in c:a 2½ meter i Skagul.

Advokat Wallén, ombud för Korsfjord, invände att fotot av Korsfjords STB sida utvisar att Skagul ränt på Korsfjord med stor kraft,varför Skagul måste haft högre fart än 2-3 knop.

Skaguls 1e styrman Andersson: Låtit avge mistsignaler så snart Skagul kom in i dimman ochsamtidigt beordrat sakta fart. Korsfjord haft hög fart då hon siktades tätt förut om BB. Kollisionen med Korsfjord och sedan med läktaren kommit slag i slag. Någon BB-manöver inte vidtagits vare sig före eller efter kollsionen. Skaguls propeller högergängad varför möjlighet finns att Skagul girat något STB vid backmanövern.Om Korsfjord avgivit signaler för bogsersläp är det möjligt att Skagul slagit back tidigare.Skagul vid kollisionen knappast haft mer än styrfart. De i rapporten omförmälda kursändringarna vidtagits innan man vetat var det mötande fartyget befunnit sig. De vidtogs för att lämna plats vid mötet med detta fartyg som man trott gå på kontrakurs.

Matros Jarl Eriksson på Skagul: Varit rorgängare bl.a på SAL:s Drottningholm . 12 år till sjöss. Till rors vid kollisionen. Fått order av 1e styrman och lotsen.Befh kommit ut från manöverhytten på bryggan då första mistsignalen hördes. Skaguls inte haft någon nämnvärd fart vid tillfället. Korsfjord, som kommit så gottsom tvärs för Skagul, haft betydligt större fart.Inte uppfattat annat än utdragna vanliga mistsignaler från de tyska fartygen. Back slogs i maskin så fort man fått syn på Korsfjord förut.

Jungman Stig Svensson,Skagul: Beordrats till backen som utkik då Skagul kom in i tjockan. Hört långa mistsignaler från det mötande fartyget,samma signaler som de Skagul blåste . Fått syn på Korsfjord c:a 50 meter förut och c:a 2 streck om BB.Genast givit signal tillbryggan och omedelbart därpå

SKAGUL 30.9.42

hört backsignalen i ångvisslan. Av bruset från Korsfjords bogvatten genast förstått att fartyget närmade sig med hög fart och kollisionen inträffade efter några ögonblick då Skagul rände på Korsfjord för att strax därefter bli rammad av ett andra uppdykande fartyg, löktaren,som med stor kraft törnade på Skagul om BB och skar djupt in i skrovet. Några minuter senare sjönk Skagul.

Chiefen Pihlström,Skagul: Var i maskinrummet. Skaguls mistsignaler hörts tydligt så han förstod att man kommit in i tjocka.Gått med sakta fart. Sedermera slagits full back och c:a wn minut därpåkom kollisionsstöten omedelbart följd av en andra stöt samtidigt som maskintelegrafen ringde stopp.

Mästerlotsen Ragnar Sandin,Skagul: Bordat Skagul vid Vinterklasen och gått direkt till bryggan. Kommit in i tjockan strax efter det Grässkärens fyr passerats.Kursen av Sandin satts till O½S och samtidigt hade han i samråd med 1e styrman beordrat sakta fart i maskin varjämte mistsignaler avgivits. Uppfattat samma slags mistsignaler från ett mötande fartyg om BB. Fartygen hade avgivit missignaler växelvis.Befh kommit ut på bryggan efterden första mistsignalen och i samråd med befh hade Sandin ändrat kursen ett streck STB.Senare ändrat kurs ytterligare ett streckSTB, allt i avsikt att lämna plats för det mötande fartyget som ännu inte synts men som av ljuden att döma befann sig förut om BB. Det mötande fartyget plötsligt dykt upp i tjockan något om BB föröver varvid Sandin genast slog back.Skagul, som haft ringa fart, knappast mer än styrfart, rände på grund av det korta avståndet ändå på det mötande fartyget ungefär midskepps.Några ögonblickdärpå dök läktaren upp och rände med stark fart in i Skagul som sjönk inom 6 minuter.Kan ej uttala sig om Korsfjords fart vid kollisionen.

Mästerlotsen K.E.Ördén, på Korsfjord: Korsfjord gått med full fart 5-6 knop ända till det ögonblick då Skagul siktades.Korsfjord avgivit långa mistsignaler.Dethade av rent förbiseende inte avgivits släpsignal Ördénpersonligen sett starkt bogvattenomkring Skaguls stäv varför Skagul omedelbart före kollisionen torde ha haft åtmonstone 4-5 knops fart. Något som ochså bestyrks av Korsfjords skador. Skagul träffade mitt för Korsfjords maskinskott vilket räddade Korsfjord från att bli sänkt.

Korsfjords befh,Albert Pedersen: Bogsersläpet med full fart gått med 6 à 6½ knops fart.Bogserkabeln var 40-50 meter lång. Korsfjord inte givit ngn backsignal.Både Korsfjord och Seeleichter 2241 var nybyggda och kom direkt från varv i Finland.

Befh på Seeleichter 2241,Mimer Tonning: Med ångvisslan avgivit upprepade mistsignaler,bestående av en långoch 2 två korts xxxxxxx signaler Korsfjord hade däremot bara avgivit långa mistsignaler.

SKAGUL 30.9.42

Korsfjords maskinmästare Terje Haraldsen företett maskindagboken i original:

MASKINDAGBOKEN PÅ KORSFJORD 30.9.42

Klar kl 08.00 HF 08.00 avgikk fra ankerplass Tvären.Forskjellig fart og manöver FF begge maskiner kl 08.45.
10.30 tykk tåke. ~~Kka~~ FA 10.36 sterk kollisjon med annet skib.Hull i skibssiden SB ved dynamon som begynte å lekke i oljekasse strume antaglig forskyset: avgikk fra kollisjonsstedet 12.53 mee SF begge maskiner.Fortsatt tykk tåke. Kl 14.20forskjellig fart og manöver .Kl 14.35 landkjenning. Forskjellig manöver.Fartöyet ved kaj Oxelösund 15.12 vel maskin 15.14."

Advokat Schönmeyr: Frågat om någon redering förekommit i dagboken för den 30.9 Taraldsen sagt att så icke vore fallet. Pikturens ojämnheter beroende på utsliten penna.- I anledning av denna anmärkning tagits fotografiska reproduktioner av sid 6 & 7 i dagboken för inhäftning i protokollet.

Maskinassistent Reidar William Wormnes på 2241: Varit i sin hytt vid kollisionen.Hört mistsignaler från felra håll. Inte lagt märke till de egna signalerna.

Båtsman Oskar Henriksson & matros Ragnar Eklund på 2241: Båtsman utkik, stått på backen på läktaren.Korsfjord endast avgivit långa mistsignaler medan däremot läktaren avgivit upprepade släpsignaler (långt- 2 korts ljud) i sin ångvissla. Eklund stått till rors och vitsordat att kapten Tonning själv skött mistsignaleringen.

NYTT SJÖFÖRHÖR 23.11.42 Vid STOCKHOMS RÅDHUSRÄTT
på begäran av Sveabolaget

Sveabolaget,för att få skuldfrågan utredd, begärde 16.11 förhör med följande personer:
Matros Jarl Mauritz Hilmer Eriksson på Skagul & mästerlotsen Ragnar Sandin i akt och mening att utreda Skaguls manövrerande närmare.
1e fartygsinpektör Elof Holmgren, f-80, sjökapten Anders Edgren f-74,Ingeniör Bengt Karlsson f-92, ingeniör Victor Schreil - för att utröna Skaguls värde och skadorna på de tyska fartygen.
Sjökapten John Olsson, f-83, för att utröna vissa omständigheter vid bedömande av pråmsläpets fart.
Advokat C.L.Schönmeyr för Sveabolaget.
Advokat Ivar Morsing för lastassuradören, Sthlms Sjöfärsäkr AB.

xxxxxxxxxxxxxx

Värderingsinstrument ingivits för Skagul som värderats till 1.380.000:- kr
Värderingsinstrument ingivits för Korsfjord,byggd 1942 vid Sandvikens varv

SKAGUL 30.9.42

~~xxxxxxxx~~ Korsfjords data: 539 brton, L 49, B. 9,5, djupg 2,5. Solitt & kraftigt byggd,isförstärkt i vattenlinjen i hela sin längd, 2 roder, 2 propellrar, värde i skadat skick 1.335.000:- kr ,reparationskostnad 25000:-

Värderingsinstrument för Seeleichter 2241: Byggd 1942 vid Sandvikens varv i Helsingfors,samma som Korsfjord, 2121 brton, l 92, B 13,4 djupg på last 4,6 meter, 4 lastrum, 3500 ton dw.Synnerligen starkt byggd,isförstärkt på 18 meters längd akterut från förstäven, ankarspel, el.ljus, ångstyrinrättn. Skadorna på stäven nära vattenlinjen går c:a 3 meter akteröver.Värde i skadat skick 1.250.000:- kr Reparationskostnad c:a 15000:- kr

Schönmeyers frågor till sakkunniga:

1) Kan man av läktarens skador sluta sig till att läktaren haft stark fart framåt vid tillfället?
2) Kan man av läktarens skador se om Skagul vid kollisionen haft fart framåt
3) Kan man av Korsfjords skador sluta sig till om Korsfjord i kollisions-ögonblicket haft fart framåt?

1e fartygsinspektör J.Elof Holmgrens svar på frågorna:

1) Läktarens skador visar att dess stäv trängt in c:a 3 meter i Skagul vilket ger vid handen att den haft betydande fart.
2) Med ledning av ~~Korsfjords~~ skadorna på läktaren omöjligt bedöma Skaguls fart i kollisionsögonblicket.
3) Ett fartyg med så stark maskin och dubbelpropellrar som Korsfjord kunde vid full back stoppas upp på ungefär 3 fartygslängder.Med hänsyn härtill kan Holmgren ej yttra sig om Korsfjords fart i kollisionsögonblicket.

Sjökapten Edgren svarat detsamma som Holmgren.

Ing. Bengt Karlsson på fråga 2) svarat att enligt hans förmenande Skagul stått stilla i kollisionsögonblicket.Hade Skagul rört på sig åt ena eller andra hållet med någon fart skulle läktarens skador blivit mer utpräglade åt ena eller andra hållet. På fråga 3) svarat: Det förefll honom som om Skaguls ~~xxxxxxxx~~ stäv glidit ett stycke utmed Korsfjords STB-sida och därpå fastnat i denna och av detta framginge att,enligt Karlssons förmenande Korsfjord haft fart i kollisionsögonblicket. Om Korsfjord legat stilla skulle Skaguls stäv skurit rätt in i Korsfjord.

Schönmeyrs fråga+ ing.~~xxxxxxxxxxxx~~ sjökapten John Olsson:

1) Till vilket resultat kommer man om man med ledning av Korsfjords resa från ankarplatsen i Tvären kl 08.45 till kollisionen 10.36 beräknar genomsnittshastigheten för distansen i sjökortet?
2) När Olsson fick ta del av Korsfjords maskindagbok,iakttog Olsson då om denna hade samma utseende som den vid sjöförhöret fogade fotokopian?

Olssons svar:

1) Distansen från Tvären till kollisionsplatsen utgör 13,2'.Korsfjord och

SKAGUL 30.9.42

läktaren gått med drygt 7 knops medelfart.
2) Utdraget ur Korsfjords maskindagbok riktigt gjort.
HF betyder halv fart fram, FF = full fart fram,FA = full fart akteröver.

==============================

Skaguls 1e styrman Andersson:Sedan befh kommit ut på bryggan hade han fört befälet.Grässkärsgrundets prick hade tydligt siktats då kursändring vidtagits Att 1e styrman inte observerat att utkiken varskott om mötande fartyg måste ha berott på att han var upptagenmed att avge mistsignaler i ångvisslan.1e styrman,så snart Skagul kommit in i dimman,satt utkik och beordrat sakta fart Befh ade, så snrt signal från mötande fartyg hörts,beordrat stopp i maskir Sedermera vidtagit kursändringarna för att lämna det mötande fartyget plats att ge mellan Skagul och Grässkärsgrundets prick. Skagul, sedan full back slagits, haft "knapp" styrfart (Styrfart = 2 knop).Endast hört mistsignaler från mötande fartyg,inga signaler för pråmsläp,och mistsignalerna hade hela tiden hörts om BB. Om man hade hört signaler för pråsläp skulle Skagul ha backat och sedan lagts absolut stilla.

Rorsman Eriksson på Skagul: Stått tillrors alldeles bredvid maskintelegrafen och på denna iakttagit att befh slagit sakta fart när tjockan inträtt, sedan stopp så snart mistsignal hörts från mätande fartyg förut om BB, sedanånyo slagit sakta fart följt av full back genast Korsfjord siktats. Skagul hade nästan stoppat upp i kollisionosögonblicket.Ingen BB-manöver vidtagits vid eller omedelbart före kollisionen. Endast hört mistsignaler om BB från det andra fartyget,inga signaler för pråmsläp.

Mästerlots Sandin på Skagul intygat att Skagul,så snart tjocka inträdde, gick med sakta fart under mistsignalering och med utkik på backen, att befh slog stopp i maskin såsnart signal hördes från mötande fartyg för om tvärs,att inga signaler hördes från andra fartyg,att de signaler som hördes var långa signaler för gång i tjocka och inte bogseringssignaler, att Skagul gick med mycket sakta fart,c:a 2 knop, när Korsfjord siktades och att Skaguls fart var praktiskt taget upphäv vid kollisionen med Korsfjord. Skagul legat nästan stilla vid kollisionen.

KK memorial 15.12 42

Orsaken till kollisionen kan icke med ledning av de 3 fartygens sjöförklaringar med absolut säkerhet bedömas,enär vissa sakuppgifter strider mot varandra,men vill det synas som om Korsfjords befh till största delen varit vållande till kollisionen.Korsfjords vakthavande befäl bröt gentemot de Int Sjövägsreglernas artikel 16,1a stycket,genom att framföra pråmsläpet med full fart eller så gott som full fart i intensiv tjocka.Dessutom begick man ombord den ofrösvarliga blundern att i en trafikerad skärgårdsled avgiva felaktiga

SKAGUL 30.9.42

mistsignaler. Bogserande fartyg skall minst varannan minut avgiva tre ljud efter varandra,nämligen ett utdraget ljud åtföljta av 2 korta. Att bogsersläpet ,även när tjocka möttes, framgick med icke reducerad fart framgår med all önskvärd tydlighet av tjänstgörande kronolotsens vittnesmål vid sjöförhöret.Denne säger att Korsfjord hade gått med full fart ända till det ögonblick då Skagul först siktades,och tillägger: " Från Korsfjord hade avgivits endast långa msitsignaler." Under för handen varande omständigheter måste därför den radering osm otvivelaktigt förekommit i Korsfjords maskindagbokbetecknas som avgjort förkastlig och dessutom brottslig enligt Svensk Sjölag.Ett förfarande som även tydligt utvisar att befälet ombord senare kommit till full insikt om det stora ansvar som åvilar dem genom en dylik överträdelse av Int. Förordningen för Undevikande av Ombordläggning. - Vad nu Skaguls befh beträffar,har han genom sin delvis omotiverade STB-dir - från O½S till SOtO½O - otvivelaktigt i viss mån medverkat till kollisionerna. Genom attgira dessa 2 streck ur kursen innan respektive fartyg kommit i sikte av varandra,begick han under rådande tjocka en allvarlig oförsiktighet. En dylik manöverfpåbjudes visserligen inte av de Int. Styrningsreglerna ,men medför enligt Engelskaa och amerikanska sjödomstolars praxis alltid ansvar om en sammanstötning inträffar. Här om någonsin borde befh låtit det gamla sjörättsaxiomet:"Alteration of course for an unseen ship in fog is only justified by success", hava kommit till sin rätt. - Sprösmålet om huruvida det är förenligt med försiktig navigering att ändra sin kurs i tät tjocka under försök att hålla klart av ett mötande fartyg som ännu ej siktats,har ofta diskuterats i sjöfartskretsar efter inträffade svåra sammanstötningar. Då det emellertid inte finns några int. bestämmelser som direkt förbjuder en sådan kursändring, är det i själva verket endast fråga om vanlig sedvänja till sjöss, eller om manövern varit betingad av för handen varande omständigheter. I det här fallet har befh i samråd med lotsen beslutat sig för att företaga den ödesdigra giren för att bereda bättre plats för det mötande fartyget. Huruvida manöverna ur navigeringssynpunkt varit den mest acceptabla kommer givetvis att avgöras vid en ev rättegång. Under alla förhållanden finnes en betänklig invändning mot att vidtaga en betydande kursändring i osiktbart väder. -Vad sluligenstoppandet av Skaguls maskin beträffar,borde Artikel 16 hava efterlevts icke endast till bokstaven utan även till gagnet. Det är nämligen en icke oväsentlig skillnad på att slå stopp i maskin på telegrafen från bryggan och omedelbart därpå "Sakta framåt." Följden blir då som regel den att vakth. maskinisten icke hinner utföra manövern utanlåter maskinen fortfara att arbeta sakta farmåt."

Ex officio
Bo Bergström

SKAGUL 30.9.42

Protokollkopia till Flensburg

I en verbalnot 28.4.43 till UD från Tyska Legationen i Stockholm begärdes att en avskrift av sjöförklaringsprotokollet skulle sändas till legationen för vidare befordran till Seeamt Flensburg. Setterwall skrev 5.5.43 till KK och bad KK sända protokollavskrift i 2 ex till UD f.b.b.

Heimdalls arkiv kastat Eget

Hur skuldfrågan avgjordes och alla övriga dokument om Skagul försvann då försäkringsAB Heimdalls arkiv gick på sophögen vid bolagets likvidation

Historik

Lastångare på 1185 brton byggd 1924 vid Schichauwerft i Elbing av stål. (Ex Havtor) L. 69,4 B. 10,2 Tillhörig Stockholms Red AB Svea (Em.Högberg) i Stockholm. Inköpt juli 1929 från Oslo genom förmedling av AB Fraktfart, Stockholm. 1627 ton dw. 375 ihkr. Three-island-typ med 4 luckor,2 master. I april 1940 var Skagul på resa Stockholm-Rouen med massalast,blev liggande i Kalmar och fick lossa där i juli 40. - På resa Lübeck-Sthlm med styckegods och på däck järnrör och en bil ,befh A.N.N:son Vilborg, grundstötte Skagul 31.12 14 kl 17.25 i en snöby med sakta fram i maskin på Nygrund vid Dalarö. SW 5 Beaufort. Läck i förpiken. På morgonen 1.1.42 kom Ajax och sedan 230 ton last läktrats flottogs Skagul kl 23 och gick in till Sthlm för lossning och reparation vid Finnboda. - 9.7.42 på resa Hargshamn-Bremen med järnmalm kolloderade Skagul i eskort 9′NO Furön med ss Oscar av Göteborgs vars BB bog törnade mot Skagul vid lucka 3 STB. Brädgången trycktes in på 6 meters längd.Oscar hade ej obs. Skagul p.g.av nedsatt sikt genom splitterskyddet på bryggan.

Kvarstad på de tyska fartygen.

Skagul gick ner med kraftig slagsida och stäven före.2 man hoppade direkt över till läktaren, de övriga hann få ut STB båt men alla ägodelar blev kvar ombord. I Oxelösund inkvarterades de skeppsbrutna i Läsestugan och fick kaffe och smörgåsar och varm mjölk. På begäran av Sveabolaget belades de båda tyska fartygen 1.10 av Länsstyrelsen i Nyköping med kvarstad tills bankgaranti ställts för 1.493.000 kr som Sveabolaget ämnade yrka i skadestånd. Korsfjord gick 2.10 till Norrköpings varv för reparation sedan bankgarabti ställts för ett ev. skadeståndsbelopp.

Korsfjord & Seeleichter 2241.

Se sid 8-9 för data. Bda fartygen var på jungfruresa,nybyggda vid Sandvikenvarvet i Helsingfors. Det fanns en annan norsk ss Korsfjord vid denna tid,1620 brton, byggd 1913 i Bergen och ägd av Bergh & Helland,Bergen, men hon sjönk efter kollision 21.1.41 varvid 2 man omkom.

EVA. 30.9.42

TVÅ MINOR SPRÄNGTS STRAX FÖRÖVER I ROTTERDAMKONVOJ - VARMGÅNG I MASKIN.

Journalutdrag

Tis 29.9.42 04.40 avgått Rotterdam med full last av koks destinerad till Ystad. Lämnat lotsen 07.40 vid Hook van Holland.Fartyget ordnats i konvoj med Eva som nr 1 närmast efter minsveparen.Styrt av eskortofficeren angivna kurser efter ledarefartyget,

Ons 30.9 kl 09 något väste om Borkum inträffade 2 kraftiga magnetmineexplosioner strax efter varandra akter om och något STB om minsveparen varvid Eva vibrerade på grund av närheten till minexplosionerna. Elektrisk armatur ombord skadats. Inga läckor dock förmärkts.

E. de Jounge 1e styrman — Olof Ahlberg 3e styrman — Till sjöss 9.10.42 N.A.Venke Befh

Maskindagboken

Ons 30.9 kl 09 hördes 2 kraftiga explosioner,fartyget vibrerade svårt och el lampor slocknade. Order gavs om pejling av tankt & rännstenar men några läckor i fartygssidan ha ej förmärkts. Däremot upprepad varmgång i ram- & buntlager under dagen på grund av sättningar i maskinen genom skakningarna i skorvet.

Tors 1.10 Efter passerandet av Holtenau erhållit något STB slagsida.Vid pejling befanns det att vatten från BB tank 4 ,som varit fylld, runnit över i STB-tanken.Då läckor ej tidigare märkts måste orsaken vara att sådana uppstått i centerskottet genom minsexplosionerna.

Fre 2.10 på order fyllt 3nas tankar och utlänsat 4ans tankar och därmed rätat upp fartyget. Till sjöss som ovan.

N.Nilsson 1e maskinist — Erik Svensson Smörjare — E.Petersson Övermaskinist

---

Assurans

Efter besiktning i Fredriksskans,Gävle, 12.10.42 fått sjövärdighetsbevis att avgå med full last av järnmalm till Rotterdam och att återvända till Sverige med full last av koks.

SKN betalt 319:- för besitningen 20.12 42

Egna noteringar

HISTORIK

Lastångare på 2127 brton byggd 1918 vid Meyervarvet i Zalt-Bommel,Amsterdam av stål. (Ex Ferrum,Stad Zalt-Bommel) L. 85,5 B 12.5 Tillhörig red AB Suecia (Pehr E.Santesson) i ~~Ystad~~ Stockholm. Ferrum av Mariehamn återinfördes som Eva under svensk flagg i jan 42 jämte 6 andra svenskägda men finskflaggade ångare för vilka importlicens beviljades i konselj 6.2.42.

EVA 30.9.42

3250 dw. Three-island-typ med 4 luckor och 2 master. Red AB Suecia (Bengt Carlsund) och dess ångare Eva förvärvades i nov 1945 av Pehr Santesson i Ystad och rederiet flyttades dit.I mars 1946 såldes Eva för 1.200.000:- till red AB Nordic (F.H.Andersson) i Stockholm och fick namnet Transic. 1150 ihkr. 1949 moderniserades Transic vid Finnboda varv och fick 1952 oljeledning vid Eriksberg. I febr 1955 såldes Transic för 691.000:- till Etabl. Tremetco of Vaduz,Lichtenstein, med hemort i Puerto Limon och fick namnet Tremet. I dec 58 såldes hon till Cia Suiza Naviera Ltds,San José Puerto Limon,fick namnet Zermatt och gick till nedskrotning i april 1960 i Vado Ligure,Italien.

Krigshaverier: 13.6.43 mindre bombskador i Bremen
-"- 6.1.44 splitterskador i Stettin.